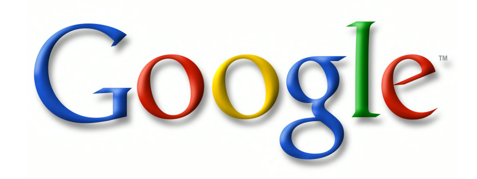

Google

ANDRÉ CHÉRADAME

LA QUESTION D'ORIENT

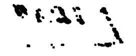
La Macédoine

Le Chemin de fer de Bagdad

« La couardise n'assure pas la paix. »
Théodore ROOSEVELT.



LIBRAIRIE PLON



LA MACÉDOINE

LE CHEMIN DE FER
DE BAGDAD

" La couardise n'assure pas la paix. "
Théodore ROOSEVELT.

Ce volume a été déposé au ministère de l'intérieur (section de la librairie) en avril 1903.

DU MÊME AUTEUR

L'Europe et la question d'Autriche au seuil du vingtième siècle. 3e édition. Un vol. in-8° avec 6 cartes en noir, 8 en couleurs et 4 fac-similés de documents . . . . . . 10 fr.

L'Allemagne, la France et la question d'Autriche. 3e édition. Un vol. in-18 . . . . 3 fr. 50

PARIS. — TYP. PLON-NOURRIT ET Cie, 8, RUE GARANCIÈRE. — 4330.

ANDRÉ CHÉRADAME

LA QUESTION D'ORIENT

LA MACÉDOINE

LE CHEMIN DE FER DE BAGDAD

Ouvrage accompagné de six cartes en noir



PARIS
LIBRAIRIE PLON
PLON-NOURRIT ET Cie, IMPRIMEURS-ÉDITEURS
8, RUE GARANCIÈRE — 6e
1903

PRÉFACE

Une fois encore la question d'Orient monte à l'horizon politique; il semble que nous arrivons à la fin d'une de ces périodes de calme relatif qui jusqu'ici ont réglé par à-coups la vie des peuples des Balkans.

Durant longtemps et dernièrement encore, les sceptiques disaient : il n'y a pas de fermentation dangereuse en Macédoine; il s'agit seulement d'un mouvement artificiel dirigé de Sofia et de Belgrade; n'y accordons point trop attention. D'autres jouissaient d'une quiétude moins parfaite; ils reconnaissaient que la situation était détestable en Macédoine, mais ils croyaient que malgré tout elle pouvait encore durer cinq, dix, quinze ans, vingt ans peut-être.

L'éclatante puissance des faits a raison de tous

les pronostics. Après une gestation longue et douloureuse, la question macédonienne paraît arriver à maturité.

Quand aboutira-t-elle? Nul ne peut le dire, mais le fait : c'est qu'elle est posée.

L'insurrection s'étend au sud des Balkans. Depuis des mois les bandes macédoniennes parcourent le pays avec des alternatives de succès et de revers.

Les représailles s'opèrent avec une traditionnelle cruauté. On estime qu'en 1901, par conséquent, avant la période insurrectionnelle, 2.566 Macédoniens ont été assassinés par les Turcs, soit 213 par mois ou 7 par jour.

De tous côtés on signale des actes monstrueux.

A Bielopolsky-Most, vingt-quatre ouvriers macédoniens ont expiré dans des souffrances atroces. Après les avoir solidement attachés, les réguliers turcs leur ont coupé successivement les bras, les jambes, et ont déchiqueté leur tronc sanglant. Le massacre a duré près de douze heures.

Ce n'est là qu'un exemple.

De pareils actes se multipliant un peu partout, en Macédoine, ne trompent pas; ils constituent des symptômes caractéristiques.

Tout indique donc le début d'une série de ces

faits qui, dans l'histoire, après un temps plus ou moins long, décident des grands éclats.

Les conséquences de l'extension de la révolte en Macédoine peuvent être considérables, toute diminution de la souveraineté turque en Europe entraînant des modifications profondes dans le rapport des forces des grandes puissances continentales. Le moment est donc largement venu de voir clair dans la situation présente de la péninsule balkanique.

En raison de l'actualité de ses résultats, l'enquête que je viens de faire sur place offrira peut-être quelque intérêt. Il y a peu de semaines encore, je visitais Constantinople, Salonique, Uskub, Sofia, Belgrade.

Dans ces villes, j'ai eu l'occasion de voir et de causer avec presque tous ceux qui jouent déjà ou sont destinés à jouer un grand rôle. Sur les bords du Bosphore, presque à l'ombre du palais du sultan, j'ai visité Sa Béatitude l'exarque bulgare Mgr Joseph. A Salonique et à Uskub, j'ai passé de longues heures au milieu de ces consuls étrangers qui observent, ou de ces Serbes, de ces Grecs ou de ces Bulgares qui, encore inconnus de l'Occident, préparent les grands mouvements de demain. A Sofia et à Belgrade, j'ai entretenu ces mêmes députés, ces

mêmes ministres, ces mêmes souverains qui, sentant l'approche de la crise, composent déjà leur attitude historique. Ainsi peu à peu, les affaires macédoniennes ont perdu progressivement pour moi leur complexité première, les passions opposées ont apparu et les intérêts divers se sont nettement manifestés. Ce sont les résultats de ce lent travail d'élaboration que j'offre aux lecteurs à l'instant où ils sont le plus utiles. Ils leur serviront peut-être à se reconnaître dans la trame compliquée des multiples incidents balkaniques, qu'expliquent bien insuffisamment les dépêches des journaux.

La brièveté matérielle de l'étude consacrée dans ce livre à la Macédoine ne doit pas surprendre. Je ne me suis pas proposé en effet de donner un tableau complet et détaillé des éléments si divers de la question balkanique, car plusieurs publications déjà faites en France fournissent à cet égard des renseignements abondants (1).

J'ai voulu au contraire montrer dans un texte aussi condensé que possible ce qui est aujourd'hui et ce qui peut être demain en Macédoine.

(1) Par exemple : *La Macédoine* par Victor BÉRARD. Colin, Paris, 1900; *La Question d'Orient depuis le traité de Berlin*, par Max CHOUBLIER. Rousseau, Paris, 1899.

Cette méthode présente deux avantages : elle m'a paru devoir faciliter l'assimilation d'un sujet qui généralement rebute les Occidentaux par sa complexité même, et surtout elle me permet d'attribuer la place qui lui convient à un élément nouveau de la question d'Orient beaucoup moins connu que la question macédonienne, et cependant infiniment plus important.

Ce qui modifie l'évolution de la question d'Orient, ce qui bouleverse complètement les données du problème et par conséquent sa solution possible, c'est la position nouvelle prise par l'Allemagne dans l'Empire ottoman.

Dans son discours au Reichstag du 19 mars 1903, M. de Bulow a déclaré : « L'Allemagne ne pratique pas en Orient une politique active. » Ce sont là paroles de diplomate. Elles ne correspondent que de fort loin à la réalité. Aucune diplomatie n'est plus active dans le Levant, que la diplomatie allemande. Le résultat de ses efforts est très net.

Hier, l'influence de l'empereur allemand à Constantinople n'était rien, aujourd'hui elle est tout; silencieusement ou avec éclat, elle joue un rôle prépondérant dans tout ce qui se fait en Turquie.

Une entreprise naissante, celle du chemin de

fer de Bagdad, symbolise cette influence et permet d'en apprécier l'étendue.

C'est donc sur le chemin de fer de Bagdad, plus encore que sur les affaires macédoniennes, que je me propose de concentrer l'attention. Les deux études se complètent d'ailleurs mutuellement, et ce que lecteur constatera en Turquie d'Asie lui permettra de mieux saisir ce qui se passe au sud des Balkans.

Considérée en elle-même, l'affaire de Bagdad offre un intérêt capital. Elle présente les aspects les plus variés; œuvre technique, il faut en connaître les conditions de réalisation matérielle; opération financière, on doit supputer les millions qu'elle mettra en mouvement et le pour cent d'intérêts qu'elle donnera aux capitaux engagés; destinée à féconder d'énormes étendues de terres endormies depuis l'antiquité, il convient d'entrevoir ses conséquences économiques; accomplie dans le but avoué d'accroître les forces militaires de la Turquie, il y a un intérêt de premier ordre à bien savoir les changements qui en résulteront dans le rapport des forces armées et par conséquent dans les groupements politiques.

Ces multiples aspects du chemin de fer de

Bagdad font de cette entreprise le type parfait de la grande affaire mondiale à l'époque contemporaine.

A démêler la vérité sur les études des ingénieurs, sur les rivalités des diplomates, sur les combinaisons des financiers, sur les calculs des militaires, le chercheur consciencieux éprouve un peu de ce plaisir âpre et fort que devait ressentir jadis le trappeur du nouveau monde s'avançant seul dans l'inconnu du *Farwest* américain.

Tout homme capable de s'intéresser aux grands efforts des peuples groupés en nations énormes ou simplement vivantes se passionnerait pour une telle étude, que pimente l'attrait de difficultés multiples. Ce fut mon cas, mais ce travail, je l'ai fait avec une particulière ardeur, car, pour des raisons qui n'apparaissent nettement qu'à la fin de l'ouvrage, il était nécessaire, selon moi, qu'un Français indépendant, ne voyant absolument que l'intérêt général de son pays, exprimât une opinion documentée sur cette considérable entreprise.

Par son importance propre, par les conséquences universelles qu'entraînera inéluctablement son exécution, le chemin de fer de Bagdad comporte pour ceux qui auront rendu sa réali-

sation possible de lourdes responsabilités. Le tableau des tentatives qui ont déjà été faites permettra de constater, tantôt des exemples d'une énergie pleine d'esprit de suite et tantôt des absences de discernement néfastes. Les uns et les autres doivent être signalés sans réticences. Il est encore possible d'agir pour donner à l'entreprise du chemin de fer de Bagdad le caractère que l'intérêt de la France et celui de l'Europe, une fois de plus confondus, commandent de lui imposer. L'avenir peut encore être sauvegardé, mais il n'y a plus de temps à perdre.

Avant de terminer cette préface, je tiens à exprimer le vœu de ne pas voir les « purs coloniaux français » porter sur l'esprit de ce livre un jugement trop hâtif.

Ceux qui s'occupent en France de l'expansion outre mer ont rendu le très grand service — parmi beaucoup d'autres — d'intéresser les premiers l'opinion publique française aux choses de l'au-delà des frontières ; mais parmi ces coloniaux parfois il est de fort exclusifs qui opposent constamment, comme deux conceptions adverses, la politique coloniale à la politique continentale.

Pourquoi ?

Y a-t-il entre ces deux formes d'activité nationale une infranchissable cloison étanche?

En préconisant l'une est-on forcé d'abandonner l'autre? Faut-il se condamner à fermer l'œil droit ou l'œil gauche? Ne peut-on point les avoir tous les deux également ouverts?

Je suis pour ma part convaincu que cette distinction tenace, systématique et absolue entre une politique coloniale et une politique continentale doit être fertile en conséquences néfastes comme toute idée non conforme aux nécessités réelles.

Quand on vient dire « la politique continentale a détruit l'empire colonial de la France », il faut s'entendre. La France, à la suite de batailles perdues sur le continent, a dû céder son ancien empire colonial. Mais ce résultat prouve-t-il l'antinomie entre la politique continentale et la politique coloniale? Tout au contraire; le fait historique en montre le lien, il établit précisément qu'une France vaincue ou même gravement affaiblie en Europe perd nécessairement ses territoires d'outre-mer.

Que comprend on d'ailleurs par politique continentale? Si c'est la poursuite d'un plan politique consistant à annexer la partie française de la Belgique et de la Suisse, je suis complètement

d'avis qu'une telle orientation de notre action extérieure serait détestable. On parle français à Genève et à Bruxelles, mais on nous y aime médiocrement. Belges et Suisses veulent rester tels; respectons leur liberté. D'ailleurs aurions-nous intérêt à détruire ces États-tampons? Je ne le crois aucunement.

Maintenant par politique coloniale préconise-t-on une acquisition *indéfinie* de territoires d'outre-mer? Alors je proteste avec énergie.

M. Pauliat, qui est un colonial, lui aussi, mais un colonial pratique, a établi dans un rapport au Sénat en 1901, qu'en 1897 *nos colonies réunies, l'Algérie et la Tunisie exceptées, ne contenaient que* 4.327 *colons. En revanche, il est vrai, elles faisaient vivre* 10.097 *fonctionnaires, soit un peu plus d'un fonctionnaire par demi-colon.*

Ces chiffres me dispensent d'en citer d'autres.

Chacun sait que nous avons d'ores et déjà un territoire colonial énorme, susceptible d'absorber l'activité de plusieurs générations. Sachons donc comprendre que si parfois il faut acquérir pour conserver, que si quelques soudures partielles sont encore souhaitables, la période des grandes acquisitions est à peu près close et que celle de la *mise en valeur* commence. Accroître sans mesure nos territoires d'outre-mer,

ce ne serait pas nous renforcer; ce serait, comme on l'a dit très justement, augmenter la surface d'évaporation de nos forces vives.

A toutes les époques un pareil éparpillement des éléments de puissance serait détestable; ne serait-il pas insensé au moment où en Europe les complications les plus redoutables menacent de se produire à bref délai?

La *possibilité* d'une rupture d'équilibre en Europe centrale au profit de l'Allemagne est maintenant une vérité admise; cependant nous voyons des Français dominés par la passion coloniale au point de ne pas vouloir en tenir compte.

Il y a peu de semaines on pouvait lire dans un grand journal parisien que, « sous quelque angle qu'on envisage les choses, il apparaît clairement que dans l'affaire autrichienne la France n'a pas d'intérêts directs et vitaux (1) ».

Pourquoi d'ailleurs ferait-on obstacle aux projets d'expansion des Hohenzollern vers le sud? « Pour empêcher l'Allemagne d'arriver à Trieste.

(1) *Le Figaro*, 14 janvier 1903, sous la signature de M. de Coubertin. Je cite ici M. de Coubertin, non point du tout avec l'intention de le prendre personnellement à partie, mais parce que les formules employées par lui présentent le réel mérite d'être beaucoup plus nettes, beaucoup plus expressives que celles de ceux qui dans le monde colonial français partagent les mêmes idées.

Mais qu'elle y arrive donc; la présence de ses navires dans la Méditerranée y rétablira un équilibre toujours prêt à se rompre en faveur des flottes anglaises. Et ce sera, de plus, la sécurité pour la Hollande et la Belgique, sécurité qui nous importe très fort, à nous autres Français. Car enfin, l'Allemagne est beaucoup trop riche et beaucoup trop peuplée pour vivre ainsi sans débouchés maritimes et si elle ne parvient pas à s'ouvrir l'Adriatique, il faudra bien qu'elle s'ouvre la Manche (1). »

Je ferai observer que si l'Allemagne peut jamais s'étendre librement jusqu'à l'Adriatique, pourquoi donc s'interdirait-elle ensuite d'occuper les riches ports de la Hollande et des Flandres, qu'elle convoite? Ayant si facilement gagné la partie de Trieste, elle aurait vraiment bien tort de ne point jouer celle de Rotterdam et d'Anvers.

Le collaborateur du *Figaro* n'en conclut pas moins : « Ce n'est pas sur le Rhin, c'est sur le Niger et sur le Mékong que résident désormais la grandeur à venir de la France et les secrets de sa puissance (2). »

Voilà qui dénote, certes, un beau zèle colonial,

(1) *Le Figaro*, 14 janvier 1903.
(2) *Id.*

mais je ne puis m'empêcher de songer qu'après tout les colonies sont seulement les accessoires d'une métropole et que, si l'Allemagne s'étend un jour jusqu'à Trieste, il en résultera pour la France des conséquences valant bien qu'on s'y intéresse au moins autant qu'au sort du Niger et du Mékong.

Le jour où les Pangermanistes auraient réalisé leur rêve, l'Allemagne abriterait 32 millions d'habitants *de plus* que la France; l'armée allemande compterait :

1.366.000 fusils,
72.800 sabres,
2.080 canons de campagne

de plus que l'armée française;

La domination allemande s'étendrait de Hambourg jusqu'au golfe Persique;

L'union douanière de l'Europe centrale formerait aux mains des Hohenzollern un formidable instrument de domination économique. Nos industriels en supporteraient nécessairement le joug commercial et nos millions d'ouvriers n'échapperaient pas aux inéluctables répercussions matérielles et sociales des détestables conditions de concurrence dans lesquelles se trouveraient placés leurs employeurs.

Ce n'est pas tout.

Cette Grande-Allemagne, elle aurait besoin de colonies plus encore que l'Empire d'aujourd'hui. Or, il existe dès maintenant un fait dont malheureusement beaucoup de coloniaux français ne paraissent pas frappés. *C'est qu'en raison de sa population, de son commerce et de ses médiocres acquisitions d'outre mer, dans des régions tropicales impropres à la colonisation de peuplement, l'Allemagne a plus d'intérêt encore que l'Angleterre à s'emparer des colonies françaises.*

Imaginez ce que seraient l'Algérie, la Tunisie, Madagascar, l'Indo-Chine, pour la Grande-Allemagne dont certains coloniaux admettent ou souhaitent même la réalisation.

Or, ces territoires coloniaux que nous avons et que nous devons conserver, est-ce une France de 40 millions d'habitants qui pourrait s'opposer à leur conquête, alors qu'elle aurait laissé détruire l'Autriche et refouler la Russie en Asie par une Allemagne de 70 millions d'habitants?

Le bon sens seul suffit à répondre.

Donc, bien loin d'être contradictoires, le problème de l'Europe centrale et celui de la grandeur de la France outre mer sont complémentaires et tout Français connaissant *ce qui est dans le monde* devrait reconnaître que la stabilité colo-

niale de la France a pour condition même l'intégrité de l'Autriche.

Cessons de faire des distinctions étroites et absolues.

Il n'y a de bonne politique possible que celle qui procède de « vues panoramiques », c'est-à-dire que celle en mesure d'attribuer à chaque élément essentiel, sans en excepter un seul, sa valeur propre. C'est pourquoi, selon moi, il n'y a pas de politique coloniale et pas de politique continentale séparées; aucun choix fatal entre l'une ou l'autre ne s'impose.

Il y a la politique extérieure de la France, comportant tantôt des opérations coloniales, lesquelles d'ailleurs ne réussissent que si la métropole est puissante et respectée, et tantôt des actes de sauvegarde continentale, possibles seulement si l'armée française est en bon état matériel et surtout moral.

Paris, le 3 avril 1903.

LE

CHEMIN DE FER DE BAGDAD

INTRODUCTION

LE GOUVERNEMENT DE BERLIN ET L'EMPIRE OTTOMAN

Au temps du Grand Frédéric, Mustapha III tenta de se ménager l'appui de la Prusse contre l'Autriche et la Russie; aujourd'hui, nous voyons le chef des Hohenzollern rechercher l'amitié du Grand Turc contre des puissances chrétiennes. Cette politique nouvelle de l'Allemagne unifiée à l'égard de la Turquie ne se comprend bien qu'après avoir remonté aux origines, d'ailleurs récentes, de l'action allemande en pays ottoman.

Depuis un demi-siècle, des hommes clairvoyants ont attiré l'attention du gouvernement de Berlin sur les avantages qu'il pourrait trouver un jour en Turquie et particulièrement en Asie Mineure. Dès 1841, le futur maréchal von Moltke, alors en mission à Constantinople, écrivait dans la *Gazette d'Augsbourg* : « Nous constatons que tout le pays ottoman est sous l'influence de la Russie, de la France et de l'Angleterre, sans qu'on puisse trouver aucune trace de l'influence allemande. Il est remarquable qu'en Turquie on entende toujours parler de ces trois puissances, mais jamais de l'Autriche (1).

« On devrait cependant, là-bas, avoir de la considération pour cet État plus que pour aucun autre, car c'est le glaive de l'Autriche qui, tôt ou tard jeté dans la balance, décidera de la situation. Toutes les flottes du monde ne peuvent ni accomplir ni empêcher le partage de la Turquie. L'armée autrichienne remplirait peut-être la première tâche et à coup sûr la seconde (2). »

Von Moltke concluait en demandant la fondation en Palestine d'une principauté allemande.

(1) L'Autriche était alors politiquement la grande puissance allemande, ce qui n'est plus aujourd'hui. La Cisleithanie abrite en effet quinze millions de Slaves dotés maintenant d'une entière conscience nationale et seulement neuf millions d'Allemands.

(2) Von Moltke, *Schriften*, t. II, p. 298.

En 1848, l'économiste Roscher désignait l'Asie Mineure comme devant former dans l'avenir la part de l'Allemagne dans les dépouilles de la Turquie. Rodbertus allait plus loin encore. Il espérait « vivre assez longtemps pour voir la Turquie tomber entre les mains de l'Allemagne et les soldats allemands sur les rives du Bosphore ». Ce rêve n'avait rien d'excessif. Il est presque réalisé.

Il y a trente ans, les Allemands n'étaient encore rien à Constantinople; ce laps de temps très court leur a cependant suffi pour se créer en Turquie une situation hors de pair.

La première manifestation officielle de l'influence du gouvernement de Berlin auprès du Sultan fut l'envoi, en 1882, d'une mission militaire. En principe, les officiers qui étaient mis ainsi à la disposition du ministre de la guerre turc devaient continuer la tâche de réfection de l'armée ottomane commencée par la mission française entre la guerre de Crimée et 1870. En fait, la mission militaire allemande, surtout dans ses premières années, a été loin d'avoir l'influence qu'on est tenté de lui attribuer. Elle n'a pas eu, comme on l'admet souvent, la haute main sur les troupes du Commandeur des croyants qui, pour des raisons religieuses iné-

luctables, ne subissent que dans une très faible mesure l'action d'officiers chrétiens, quels qu'ils soient. D'ailleurs, sur les douze officiers qui composaient la mission allemande, on trouvait onze hommes médiocres, incapables d'exercer une influence sérieuse; le douzième, il est vrai, était de la plus haute valeur. C'est aujourd'hui le général baron Colmar von der Goltz. C'est lui qui a vraiment frayé les voies à l'Allemagne en Turquie et qui, en obtenant la réforme des écoles militaires turques et de la Grande Maîtrise de l'artillerie, a fait pénétrer dans l'armée ottomane la dose de principes militaires prussiens qu'elle était susceptible de s'assimiler. Quant aux compagnons de von der Goltz, leur rôle s'est borné à amener la Turquie à acheter exclusivement en Allemagne son matériel de guerre. Ils ont pleinement réussi dans cette entreprise, but véritable de leur mission. Le commerce allemand pour les armes, les munitions, les équipements de toutes sortes, a ainsi trouvé en Turquie un premier et important débouché.

Déjà le temps était bien passé où M. de Bismarck lançait sa boutade célèbre : « La question d'Orient ne vaut pas les os d'un grenadier poméranien » et se vantait avec une ostentation, qui

peut-être ne fut jamais sincère, de ne point lire le courrier de Constantinople.

Ces premiers succès amenèrent les publicistes allemands à préciser leurs vues sur ce qu'il convenait de faire en pays ottoman. L'orientaliste Dr Sprenger publia en 1886 une brochure intitulée : *la Babylonie, la terre la plus riche du passé et le champ de colonisation le plus rémunérateur du présent.* « De toutes les terres du globe, disait-il, il n'y en a pas invitant davantage à la colonisation que la Syrie ou l'Assyrie. Là, pas de forêts vierges à défricher, pas de difficultés naturelles à vaincre, mais seulement à gratter la terre, à semer et à récolter. L'Orient est le seul territoire du monde qui n'ait pas encore été accaparé par une grande puissance. C'est cependant le plus beau champ de colonisation. Si l'Allemagne ne manque pas l'occasion et s'en saisit avant que les Cosaques étendent la main de ce côté, elle aura, dans le partage du monde, acquis la meilleure part. » Peu après, le Dr Kaerger développa les mêmes idées dans sa brochure : *l'Asie Mineure champ de colonisation allemande.* Il conseillait la colonisation en Asie Mineure au moyen de grandes sociétés établies dans le voisinage du chemin de fer d'Anatolie, qu'on commençait alors à construire. Il demandait surtout la con-

clusion d'un traité entre la Turquie et l'Allemagne. La Porte serait garantie contre toute agression étrangère; elle accorderait en échange aux Allemands une longue série de privilèges qui permettraient de diriger le courant de l'émigration allemande vers les régions fertiles de la Turquie et d'établir plus tard avec cet État une union douanière : l'avenir économique et politique de l'Allemagne serait ainsi placé sur des bases d'une ampleur et d'une solidité extraordinaires.

La concession à une société allemande des chemins de fer d'Anatolie (1) vint exciter en les justifiant les ambitions naissantes.

Les hommes si nombreux en Allemagne qui s'occupent des choses de l'extérieur eurent à peu près en même temps la conception identique d'une nouvelle politique à suivre à l'égard de la Turquie.

Au lieu d'imiter les autres gouvernements chrétiens et de continuer à servir « du mauvais café » à « l'homme malade », ne valait-il pas mieux lui faire prendre des fortifiants? On serait le sauveur, donc on aurait droit à de la reconnaissance.

(1) V. p. 20.

Cette théorie devint rapidement celle des cercles officiels. Quant aux Pangermanistes, alors au début de leur organisation et dans la fièvre de leurs premiers efforts, ils la trouvèrent trop modeste et tout de suite ils ne voulaient en voir que l'aboutissement : c'est-à-dire la mainmise finale. « L'intérêt allemand demande que la Turquie d'Asie, au moins, soit placée sous le protectorat allemand. Le plus avantageux serait pour nous l'acquisition en propre de la Mésopotamie et de la Syrie et l'obtention du protectorat de l'Asie Mineure habitée par les Turcs. Un sultanat serait formé des terres situées dans la sphère d'influence allemande, avec garantie de la plus complète autonomie pour ses habitants (1). » Ces idées de conquête progressive furent développées dans une brochure au titre suggestif : *Les prétentions allemandes à l'héritage de la Turquie*. Éditées par l'*Alldeutscher Verband*, ces curieuses pages résument les idées fondamentales des organisateurs de la propagande pangermaniste sur la mission de l'Allemagne en Orient.

Les tendances personnelles de Guillaume II ne furent pas de nature à modérer de si excessives prétentions. Sa préoccupation d'assurer

(1) *Alldeutsche Blätter*, 8 décembre 1895, p. 222.

des débouchés au commerce de son empire amena le souverain allemand, dès le début de son règne, à apporter une attention extrême à tout ce qui concernait la Turquie. Les faveurs qu'il obtint bientôt d'Abd-ul-Hamid semblèrent justifier les plus audacieux désirs.

A Berlin, *on* convoita de plus en plus l'Asie Mineure. Les premiers résultats des chemins de fer d'Anatolie ayant été satisfaisants, *on* fit étudier le pays avec un soin minutieux. *On* y envoya de nombreuses missions. Le lieutenant d'artillerie en premier Karl Kannenberg, aidé du lieutenant en premier Schäffer, attaché au grand état-major, a résumé le résultat de ces observations dans un ouvrage très complet (1). Depuis que ces explorations sont terminées, *on* invite avec insistance les Allemands à aller trafiquer dans ces régions; afin de leur faciliter les choses, *on* a déjà dressé d'intéressants atlas économiques du pays (2). Mais le but qu'*on* poursuivait avec le plus d'ardeur, c'était d'obtenir la concession de la voie ferrée devant aboutir au golfe Persique, c'est-à-dire du fameux chemin de fer de Bagdad.

(1) *Kleinasiens Naturschätze*, par Karl KANNENBERG. Borntraeger, Berlin, 1897.

(2) Par exemple, *Handels und Produktenkarte von Kleinasiens*, par le Dr. Ernst Friedrich, STERNKOPF, Halle, 1898.

Le voyage de Guillaume II à Jérusalem et à Constantinople, en octobre 1898, avança les choses singulièrement. L'empereur allemand, tout en ayant grand soin de réveiller les sentiments germaniques des colons allemands installés depuis 1868 à Jaffa et à Kaïffa, sut flatter le Commandeur des croyants.

Dans son toast de Damas, le 8 novembre 1898, Guillaume II n'hésita pas à dire : « Puisse Sa Majesté le Sultan, ainsi que les 300 millions de mahométans qui vénèrent en lui leur Calife, être assurés que l'empereur allemand est leur ami pour toujours. »

Abd-ul-Hamid, que toute la presse indépendante de l'Europe appelait couramment « assassin », pouvait-il rester insensible aux démonstrations du chef de la maison de Prusse, qui ouvertement l'appelait son ami et qui semblait estimer le croissant à l'égal de la croix ?

Le Sultan reconnut les manifestations fraternelles de Guillaume II avec une munificence orientale. M. de Bulow, qui accompagnait son souverain, eut avec le grand vizir de nombreuses conférences et, bien qu'aucune communication officielle ne permette d'affirmer l'existence d'un instrument diplomatique, il semble qu'un traité analogue à celui réclamé par le Dr Kaerger ait

été passé entre l'Allemagne et la Turquie. Des faits très certains le laissent au moins supposer. Pendant le séjour de Guillaume II à Constantinople, le Sultan concéda le port de Haïdar-Pacha, sur le Bosphore, à la compagnie allemande de Chemins de fer d'Anatolie; après le départ de l'empereur, le directeur de la *Deutsche Bank*, le Dr Siemens, devint plus puissant que jamais; les officiers allemands prirent une place plus considérable que par le passé : on leur fit inspecter successivement tous les corps d'armée; on les chargea d'organiser les grandes manœuvres ; à la conférence de la Haye, enfin, Abd-ul-Hamid afficha avec éclat sa solidarité avec l'Allemagne et, d'accord avec elle, refusa de suspendre ses armements.

Depuis lors, l'intimité turco-allemande n'a fait que croître.

Des indices divers et topiques révèlent à quel point. Pendant la guerre sud-africaine, ce sont les consuls allemands au Transvaal qui ont été chargés des intérêts des sujets ottomans sur le territoire des deux républiques. Les simples touristes allemands sont l'objet de distinctions spéciales. Dans le *Stamboul* du 10 mars 1900, on pouvait lire : « Les quelques personnages allemands se trouvant parmi les touristes de l'*Au-*

gusta Victoria ont eu l'honneur d'être présentés hier à sa S. M. I. le Sultan par S. E. l'ambassadeur allemand. »

La situation des Allemands en Turquie est devenue tout à fait exceptionnelle. Il y a quelques mois, le vali de Beyrouth prescrivit que tous les étrangers en résidence à Kaïffa, et désirant acheter un immeuble à un sujet turc, devaient au préalable demander l'autorisation de passer l'acte de vente, c'est-à-dire se soumettre au paiement d'un sérieux backchich. « Pareille formalité n'ayant jamais été imposée aux sujets ottomans, le consul général d'Allemagne à Beyrouth, le Dr Schröder, rappela au vali qu'il commettait un acte de pouvoir contraire aux traités conclus avec les puissances étrangères, spécifiant que les Européens sont sur le même pied que les sujets turcs pour tout ce qui concerne l'acquisition des biens fonds; le vali s'empressa aussitôt de déclarer que la mesure prescrite ne concernait pas les Allemands (1). »

Autre exemple.

Il s'était formé à Thérapia une société de courses à laquelle Abd-ul-Hamid avait promis son concours et fait savoir qu'il faisait don au

(1) V. *Revue de géographie*, avril 1902, p. 297.

principal gagnant d'une paire de superbes vases en argent ciselé, sortis de la manufacture impériale de Yildiz. Le comité remercia aussitôt. Le samedi 16 août 1902, la course eut lieu à dix heures du matin dans une grande prairie située à l'ombre du plateau Godefroy-de-Bouillon ; mais à neuf heures et demie, le maréchal Chakir pacha arriva, salua, et de la part du souverain fit connaître au comité que le sultan avait donné une autre destination aux deux vases d'argent ciselé. Il venait de les faire porter au chargé d'affaires de l'ambassadeur d'Allemagne, avec prière de les envoyer à la *Teutonia* (club allemand), en témoignage des sentiments reconnaissants du sultan pour une nation qui lui prêtait son aide et son appui.

Favorisés ainsi de mille façons, les Allemands en Turquie augmentent rapidement. Leur colonie de Constantinople a ses cercles, ses journaux, ses écoles; grâce à elle, la langue allemande se développe dans Péra. On la parle dans un nombre croissant d'endroits et déjà sa nécessité s'impose au point qu'on est obligé de l'enseigner, au moins à titre facultatif, même dans certaines écoles françaises.

Au point de vue turc, la place exceptionnelle que le sultan fait aux Allemands dans son em-

pire présente évidemment de sérieux dangers. A mesure qu'ils occupent plus étroitement la terre turque, à titre précaire, les Allemands éprouvent un besoin grandissant de la posséder à titre définitif. De plus en plus, ils tendent à regarder le pays ottoman comme leur propriété personnelle. Toute la nouvelle littérature allemande sur la Turquie manifeste cette conviction. Un simple compte rendu de voyage est intitulé : « En Asie Mineure sur les chemins de fer allemands ». Dans son *Atlas pangermaniste*, Paul Langhans donne la carte des chemins de fer *allemands* d'Asie Mineure. C'est donc bien la conquête de la Turquie organisée. Dans tous les ordres et partout, la Turquie est enlacée par les tentacules de la pieuvre germanique.

C'est ce que va établir plus nettement l'étude de la mainmise des Allemands sur les chemins de fer de l'Empire ottoman.

CHAPITRE PREMIER

LA MAINMISE DE L'ALLEMAGNE SUR LES CHEMINS DE FER TURCS

I. Les lignes ottomanes non soumises a l'influence allemande. — Désignation et importance kilométrique.
II. Les chemins de fer allemands en Turquie. — Le rôle de la *Deutsche Bank*. Ligne Salonique-Monastir. Extensions successives de la société d'Anatolie. Historique du chemin de fer de Bagdad.
III. Compagnies de chemins de fer en Turquie susceptibles de devenir allemandes. — Quelles sont-elles? Pour quelles raisons doivent-elles subir l'action de Berlin?
IV. Compagnies destinées a subir sous certaines conditions le rayonnement de l'influence allemande. — Le chemin de fer du Hedjaz. Son action éventuelle sur les lignes de Palestine et de Syrie.
V. Vue d'ensemble de la situation : *Évaluation kilométrique de la mainmise réalisée par les Allemands.* — 1° Actuellement. — 2° En fonction des diverses hypothèses. *Points de soudure non ferrés en pays turc de la ligne Hambourg-Golfe persique.* — Les quais de Constantinople; le port de Haïdar-Pacha; les divers projets de traversée du Bosphore.

Avec cet esprit de suite dont il donne des preuves si remarquables, le gouvernement de Berlin s'empare successivement de tous les instruments de grande communication dont dispose l'Empire ottoman.

Cette mainmise méthodique décèle une fois de

plus l'intelligence de la politique prussienne. Toujours réaliste, elle a parfaitement compris qu'en Turquie, État si particulier où les richesses naturelles éloignées sont inexploitables en raison de l'arbitraire du pouvoir, où toute la vie nationale et européenne est concentrée en un nombre de villes restreint, la possession des rares voies de communications rapides reliant entre eux ces points essentiels impliquait dans l'avenir, pour leur possesseur, la domination de l'ensemble du pays.

A certains égards, la Turquie est un vaste territoire déjà morcelé entre les principales nations européennes. Des Anglais, des Allemands, des Autrichiens, des Français ont ou ont eu la haute main sur les chemins de fer sillonnant l'empire turc.

Déjà l'ensemble des lignes en exploitation forme un réseau de près de cinq mille kilomètres (1).

Le tableau ci-contre indique les diverses compagnies et leur importance kilométrique.

(1) 4,986 kilomètres exactement : 2,042 en Europe et 2,944 en Asie.

Relevé des lignes de chemins de fer en exploitation.

DÉSIGNATION DES LIGNES PRINCIPALES et DE LEURS EMBRANCHEMENTS.	LONGUEURS kilom.	ÉCARTEMENT des rails.	TOTAUX
TURQUIE D'EUROPE.			
Orientaux. Constantinople-Andrinople	319	1m,44	
Dédéagatch-Andrinople	149	—	
Andrinople-Bellova	243	—	
Tirnovo-Yamboli	107	—	
Salonique-Mitrovitsa	363	—	
Uskub-Zebefdjé	85	—	
Bellova-Vacarel	46	—	
Salonique-Monastir. S. M.	220	—	
Salonique-Constantinople-Jonction. J. S. C.	510	—	
Total pour la Turquie d'Europe			2.042
TURQUIE D'ASIE.			
Anatolie. Haïdar-Pacha-Ismidt	91	1m,44	
Ismidt-Angora	485	—	
Eski-Chéhir-Konia	444	—	
Moudania-Brousse	41	1m,00	
Aïdin-Railway. Smyrne-Aïdin-Dineïr (ligne princip.)	376	1m,44	
Embranchements. Torbali-Tireh 47,868; Tchatal-Karagatch-Eudemich 25,395; Paradiso-Boudja 3,318; Ghazi-Eumer-Sédi-keuy 1,449; Sudludjé-Djivril 30,571; Baladjik-Seuké 22,130; Gondjeli-Denizli 9,460	139	—	
Smyrne-Cassaba et prolongement. Smyrne-Cassaba-Alachéhir (ligne principale	168	—	
Embr. Jonction-Bournabat 4,828; Magnesia-Soma 91,730	96	—	
Alachéhir-Afioun-Karahissar, prolongement	252	—	
Mersine-Adana	67	—	
Jaffa-Jérusalem	86	1m,00	
Beyrouth-Damas	155	1m,05	
Damas-Mzerib (Hauran)	103	1m,05	
Saint-Jean d'Acre-Damas	253	1m,44	
Rayak-Hamah	188	1m,44	
Total pour la Turquie d'Asie			2.944
Total général			4.986

(1) Ce tableau est extrait de la *Statistique des principaux résultats de l'exploitation des chemins de fer de l'Empire ottoman pendant l'exercice 1901*, par Alexis Rey, directeur de la compagnie Jonction-Salonique-Constantinople. Constantinople, 1902,

Cette statistique ne peut être qu'un résumé froid et officiel de l'état de la situation de la Turquie en matière de voies ferrées. Pour apprécier toute la savoureuse valeur de l'état de choses actuel, il faut étudier successivement chacune des compagnies de chemins de fer plus haut mentionnées, en rechercher la nationalité réelle et surtout dans quelle mesure le caractère de cette nationalité est fixe ou est susceptible d'être modifié.

Cette méthode amène à constater, au point de vue qui nous occupe, l'existence de quatre groupes de compagnies de chemins de fer turcs :

1° Celles qui à aucun degré ne sont allemandes;

2° Celles qui sont absolument allemandes;

3° Celles qui pour des raisons diverses sont en voie de passer sous le contrôle allemand;

4° Celles enfin qui d'une façon probable, mais moins sûre, semblent destinées à subir éventuellement le rayonnement de l'influence allemande.

L'existence de ces groupes étant révélée par la connaissance nette et claire des éléments qui les composent, il sera possible ensuite d'évaluer moralement l'importance vraie de la prise de possession kilométrique déjà effectuée ou à effectuer par les agents du gouvernement de Berlin.

I

Les lignes qui peuvent être considérées comme soustraites à l'influence allemande sont (1) :

En Europe :

La ligne jonction Salonique-Constantinople, accordée le 8 octobre 1892 à M. René Baudouy et livrée à la circulation en 1897. Elle a été construite avec des capitaux français. Son développement total est de................. 510 kil.

En Asie :

La petite ligne Moudania-Brousse, établie également avec des capitaux français. Elle n'a que.. 41 kil.

Ce premier groupe représente donc .... 551 kil.

II

Le groupes des lignes exclusivement allemandes comprend :

En Europe :

La ligne Salonique-Monastir............... 220 kil.
concédée le 28 octobre 1890 à M. Alfred Kaulla,

(1) Suivre sur la carte insérée à la page 68.

directeur de la *Württembergische Vereinsbank*. Cette voie ferrée fut livrée à la circulation en 1895.

En Asie :

Le réseau d'Anatolie	1.020
Soit	1.240 kil.

Le chemin de fer de Bagdad ne devant être que le prolongement du principal tronçon du réseau d'Anatolie, il est indispensable de connaître avec précision l'histoire de ce dernier.

Le réseau d'Anatolie se compose de plusieurs tronçons distincts.

Le tronçon Haïdar-Pacha-Ismidt, le plus ancien, fut construit directement par le gouvernement ottoman, à partir de 1871. Les travaux furent dirigés par l'ingénieur allemand Wilhelm von Pressel, dont il sera fréquemment question au cours de cette étude. La ligne fut terminée en 1873. Son exploitation directe parut bientôt aux Turcs difficilement conciliable avec leur apathie administrative et surtout avec l'accroissement de leurs charges financières. D'autre part, les Anglais cherchaient à s'immiscer dans l'entreprise. Ils y réussirent un instant.

Le 27 mars 1880, MM. L. Seefelder, W. J. Alt, Ch. S. Hanson et C° et G. Zafiropoulo obtenaient en location la nouvelle ligne pour une durée de vingt ans. Le gouvernement ottoman s'était réservé, il est vrai, la faculté de racheter sa concession à

toute époque. Il ne tarda pas à en user, car déjà l'influence allemande, profitant habilement des circonstances, commençait à balancer l'influence britannique.

Les 27 septembre et 4 octobre 1888, deux iradés accordèrent à M. Alfred Kaulla, d'abord l'exploitation de la ligne Haïdar-Pacha-Ismidt et ensuite la concession pour une durée de 99 ans des 485 kilomètres de voie ferrée à construire pour joindre Ismidt et Angora. Une garantie kilométrique de 10.300 francs était assurée au tronçon Haïdar-Pacha-Ismidt. Pour la ligne à établir jusqu'à Angora cette garantie était portée à 15.000 francs par kilomètre. Ces conditions étaient fort avantageuses puisque le gouvernement turc s'engageait à parfaire les sommes indiquées par kilomètre exploité, quels que fussent en réalité les rendements de l'exploitation.

M. A. Kaulla apparaissait seul au public, mais, en réalité, il agissait comme mandataire de la *Deutsche Bank* de Berlin et de la *Württembergische Vereinsbank* de Stuttgart. Ces deux établissements financiers fondèrent quelques mois plus tard, le 16 mars 1889, la société dite *Société ottomane des chemins de fer d'Anatolie*. Ils trouvèrent en Allemagne les 36 millions d'actions et les 140 millions d'obligations nécessaires à l'établissement de la nouvelle ligne; elle fut mise en service quatre ans plus tard.

Le succès de la Société d'Anatolie s'accentua bientôt.

Le 15 février 1893, un rescrit impérial donna à la compagnie allemande : 1° La concession d'un embranchement, se détachant d'Eski-Chéhir pour atteindre Konia vers le sud, avec une garantie kilométrique de 13.892 francs; 2° la concession de la ligne d'Angora à Césarie (Kaisarieh) avec, point à retenir soigneusement, prolongement éventuel par Sivas, et Diabékir jusqu'à Bagdad.

La société d'Anatolie, poursuivant ses études techniques, trouva bientôt la ligne Angora-Césarie trop onéreuse à établir. Elle renonça donc à cette seconde partie de la concession de 1893 et elle construisit seulement le tronçon Eski-Chéhir-Konia (444 kil.), qui fut terminé en 1896.

Le réseau de la société d'Anatolie, aujourd'hui en pleine activité, se compose donc de trois tronçons :

1° Haïdar-Pacha-Ismidt.........	91	kil.
2° Ismidt-Angora................	485	—
3° Eski-Chéhir-Konia...........	444	—
Soit les................ signalés plus haut.	1.020	kil.

Quant à la nationalité de cette société, bien qu'elle se qualifie d'ottomane, aucun doute n'est permis. Le directeur général de la société d'Anatolie était au début M. von Kuhlmann, et l'ingénieur en chef M. O. von Kapp, tous deux Allemands.

Aujourd'hui le directeur général adjoint, M. Huguenin, est bien sujet suisse, originaire du canton de Neuchâtel et protégé français, mais rien n'est changé au fond des choses, puisque son chef, le directeur général, est M. Türk Zander, ancien avocat à Berlin et conseiller légiste de la *Deutsche Bank*. « Sous une direction allemande, construits avec un capital et un matériel allemands, » les chemins de fer d'Anatolie sont totalement une œuvre allemande.

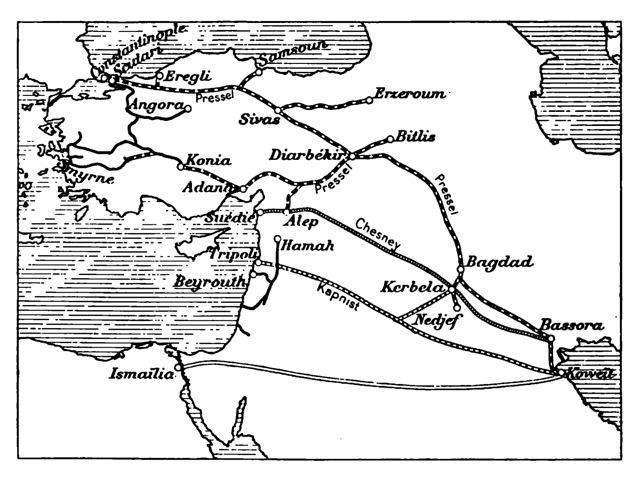
La mainmise aussi complètement réalisée sur le réseau entier d'Anatolie constituait déjà pour les Allemands un très grand succès.

Il vient d'être suivi dans les derniers mois d'une seconde victoire beaucoup plus considérable encore, c'est-à-dire de la concession à une société apparemment nouvelle et distincte, mais en fait se confondant absolument avec la société d'Anatolie, du prolongement de la voie ferrée depuis Konia jusqu'à Bagdad et au golfe Persique.

Ce triomphe des desseins allemands ne s'est réalisé, il est vrai, qu'après une longue série d'efforts. Les projets de railway reliant l'Europe à la mystérieuse cité d'Aroun-al-Raschid sont multiples et divers comme les ambitions qui les ont fait naître.

« Il y a une cinquantaine d'années, dit M. D. G. Hogarth dans la *National Review*, peu de projets étaient proposés avec plus d'insistance au cabinet britannique, à la Chambre des communes aussi bien qu'au public, que celui consistant à établir à tra-

vers la Mésopotamie une voie ferrée vers le golfe Persique et les Indes. » De 1834 à 1845 on parla beaucoup à Londres de la navigation de l'Euphrate Les esprits étant ainsi attirés vers la Turquie d'Asie, une compagnie se forma en 1851 dans le but



LES DIVERS PROJETS DE CHEMIN DE FER VERS BAGDAD ET LE GOLFE PERSIQUE.

d'établir une voie ferrée devant partir de Suedié (Seleucia), dans le golfe d'Alexandrette, pour aboutir au golfe Persique, à Koweit. Cette compagnie avait à sa tête le général Sir Francis Chesney et M. William Andrew, président de la compagnie du chemin de fer indien Delhi, Punjab et Scinde. En 1856, elle obtint de la Porte un firman de concession et la promesse d'une garantie d'intérêt de 6 pour cent pour le capital à engager. Mais cette garantie ne

fut jamais assurée. En Angleterre, le public ne voyant pas l'entreprise soutenue officiellement et la jugeant hasardeuse, restait peu sympathique. La compagnie ne put faire sa souscription ; sa concession tomba par suite en défaillance (1).

Après 1869 le projet Suedié (Seleucia) Koweit fit quelques progrès. Vers 1872, quelques membres de la Chambre des communes l'accueillirent favorablement. Son coût probable était estimé à 10 millions de livres sterling. Puis les choses traînèrent en longueur et d'autres préoccupations firent définitivement abandonner l'entreprise. Après l'ouverture du canal de Suez, on proposa bien de joindre par une voie ferrée Ismaïlia à Koweit, mais c'était là un tracé incapable alors de retenir longtemps l'attention.

Le projet de l'ingénieur Wilhelm von Pressel pendant une période approcha davantage de la réalisation.

Wilhelm von Pressel, mort à Constantinople le 16 mai 1902, presque dans la misère après avoir employé pour le compte des autres des centaines de millions, était Wurtembergeois. Il fit l'apprentissage de son métier dans l'exécution des sections-tiges du réseau de son pays natal. De 1852

(1) Consulter sur ce point D. G. Hogarth, *The Bagdad Railway — National Rewiev*, mai 1902 — et surtout *Narrative of the Euphrates Expedition, carried on by order of the British Government during the years 1835, 1836 and 1837*, par Sir Francis Chesney.

à 1862, il exécuta pour le compte d'une société patronée par les frères Péreire de Paris le réseau nord-ouest de la Suisse, traversant six cantons et aboutissant à Bâle. De 1862 à 1870 il construisit pour le compte de la *Sudbahn* autrichienne, patronnée par les Rothschild de Vienne et de Paris, quelques lignes dans le Tyrol, la Carinthie, la Styrie, la Carniole et en Hongrie.

Les entreprises du baron de Hirsch amenèrent von Pressel en Turquie. Passionné pour son art, il s'éprit bientôt de l'idée de régénérer l'Empire ottoman par les chemins de fer. Pendant une période, tout sembla aller à souhait. Von Pressel fut même très écouté à Constantinople. Ce fut lui qui construisit le tronçon Haidar-Pacha-Ismidt (voir page 20). Tout l'encourageant, il conçut alors le plan complet d'un réseau de voies ferrées couvrant toute la Turquie d'Asie (1).

L'idée d'atteindre Bagdad le hanta comme les autres. D'après lui, en conséquence de ses multiples investigations, la grande artère Bosphore-golfe Persique devrait passer par Boli, Merzifoun (Amasia), Sivas, Diarbékir, Mardin, Mossoul, Bagdad, Bassora, et Koweit. On trouvera page 123 les raisons qui lui faisaient préconiser ce tracé à l'exclusion de tout autre.

(1) Voir la très intéressante brochure publiée en français par W. von Pressel, avant de mourir, sous le titre : *Les chemins de fer en Turquie d'Asie*. Orell Füssli, Zurich, 1902.

Un syndicat russe formé par le comte Wladimir Kapnist, cousin du représentant du tsar à Vienne, préconisait une conception toute différente. Il faisait partir les rails de Tripoli de Syrie et aboutissait au golfe Persique après avoir lancé au nord un embranchement sur Kerbela.

Cette proposition de faire passer un railway de cette importance dans le désert devait fatalement échouer.

Quant aux Allemands, ils rêvèrent tout d'abord de prolonger la ligne d'Angora par Césarie-Sivas, Malatia-Diarbékir jusqu'à Bagdad. Mais l'on a vu (page 22) qu'après avoir obtenu cette concession ferme jusqu'à Césarie et éventuellement jusqu'au golfe Persique, la société d'Anatolie, reconnaissant les énormes difficultés techniques, conséquemment financières, d'un prolongement par Angora, renonça à cette concession. Les Allemands étudièrent aussitôt un tracé partant du sud de Konia. C'est celui qui a triomphé définitivement. On va voir après quelles péripéties.

Les divers projets dont je viens d'esquisser les grandes lignes mettaient en conflit sourd mais constant de grandes puissances; la Russie, qui, sans s'être jamais montrée très chaleureuse pour le projet Kapnist, avait d'excellentes raisons pour voir d'un mauvais œil l'installation d'étrangers sur les terres qui commandent la mer Noire et le sud du Caucase; l'Angleterre, qui voulait maintenir sa

situation, et l'Allemagne, qui ne pouvait s'en faire une qu'en évinçant tous les autres. Depuis de longues années, les ambassades de Constantinople soutenaient les tracés de leurs nationaux par les mille manœuvres savantes et silencieuses qui sont d'un emploi classique à Yildiz-Kiosk.

Lorsque la période des grands progrès de l'influence allemande en Turquie commença, on put constater bientôt le recul corrélatif de l'influence russe et de l'influence anglaise.

Après son voyage à Constantinople, en octobre 1898, Guillaume II comprit l'importance capitale pour sa politique d'une mainmise allemande progressive et dissimulée sur l'Asie Mineure. Le prolongement des chemins de fer d'Anatolie jusqu'au golfe Persique lui parut la meilleure solution du problème. Par son ordre une commission dirigée par le consul général allemand Stemrich, composée des ingénieurs Mackensen, von Kapp et Habich, étudia le tracé technique du chemin de fer projeté par Konia, pendant que le major Morgen, attaché militaire près de l'ambassade allemande de Constantinople, se rendait à Erzeroum et à Bagdad pour évaluer le rendement stratégique de la future voie. Simultanément, le souverain allemand détachait de son escadre du Pacifique le croiseur *Arcona* et l'envoyait découvrir au fond du golfe Persique quel serait le meilleur point d'aboutissement de la ligne projetée.

En même temps, la diplomatie allemande travaillait à Yildiz-Kiosk. Elle réussit à faire écarter définitivement les projets rivaux des Russes et des Anglais. Afin de réduire les oppositions manifestes, elle imagina de constituer une société en apparence internationale et neutre. C'est au profit de cette dernière que le 27 novembre 1899 l'on apprit la signature entre la Porte et le Dr Siemens, *ancien directeur de la Deutsche Bank de Berlin et président du Conseil d'administration des chemins de fer d'Anatolie.* d'une convention décisive, puisqu'elle assurait le prolongement par Konia de la voie ferrée jusqu'au golfe Persique. Mais, remarquons-le, à la fin de 1899, le principe de la concession seul avait été décidé. De nombreux efforts restaient à faire. Les négociations continuèrent. Elles réussirent si complètement que, le 16 janvier 1902, un iradé du sultan approuva la convention définitive de construction du chemin de fer de Bagdad; quelques jours plus tard les exemplaires de la convention réglant l'entreprise étaient signés et échangés entre les parties intéressées (1).

On ne se trompa pas à Berlin sur l'importance du succès remporté. A peine la première nouvelle du firman de concession fut-elle connue que Guillaume II, enthousiasmé par la réalisation d'un rêve merveilleux, manifesta à Abd-ul-Hamid son con-

(1) V. chap. II.

tentement dans une dépêche enflammée. Toute la presse d'outre-Rhin exulta et pendant plusieurs semaines les journaux allemands furent remplis d'articles sur *le chemin de fer allemand de Bagdad*. L'organe du Dr Hasse, président de l'*Union pangermanique* et député du Reichstag, le même qui conduit dans toute l'Allemagne la campagne contre l'Autriche, dit textuellement, dans un article intitulé : *Le chemin de fer allemand de Bagdad :*

« A bon droit nous pouvons désigner sous ce titre la concession de chemin de fer récemment faite par le sultan, bien qu'un groupe de financiers français y participe pour 40 pour 100. La banque allemande (*Deutsche Bank*) de Berlin est à la tête de l'affaire. On sait qu'elle administre financièrement les chemins de fer d'Anatolie et qu'elle leur a assuré un développement économique et politique considérable.

« L'idée de ce chemin de fer a été conçue par l'intelligence allemande; des Allemands ont fait les études préliminaires; des Allemands ont écarté tous les obstacles qui en empêchaient l'exécution et qui étaient très grands. Nous devons d'autant plus nous réjouir de ce succès, que les Russes et les Anglais se sont ardemment employés à la Corne d'Or pour empêcher l'adoption du projet allemand. Les Anglais ont joué leur dernier atout en se déclarant prêts à construire le chemin de fer de Bagdad sans aucune garantie fournie par le gouvernement

turc. S'ils ont échoué, c'est que derrière l'entreprise de chemin de fer, la Porte a vu les desseins politiques du gouvernement anglais.

« Le sultan possède dans le pays traversé par le chemin de fer de grandes propriétés particulières. Au début, il était peu favorable à l'entreprise, puis il consentit à ce que le chemin de fer fût construit et administré par des Allemands, à la condition qu'il restât une propriété turque. A ce moment l'influence personnelle de notre empereur a écarté les derniers obstacles et a ouvert à l'esprit d'entreprise des Allemands un champ d'action qui promet infiniment. Le nouveau chemin de fer se joint à Konia à la ligne d'Anatolie et par Bagdad et Bassora aboutit au golfe Persique, à environ cent kilomètres de l'embouchure du Chatt-el-Arab.

« Sur une longueur de plus de 3.400 kilomètres, la ligne traverse des régions qui, jadis, furent le siège d'un commerce florissant et d'une riche agriculture. Elle établit une nouvelle communication entre l'Europe et les Indes; elle rouvre entre ces pays lointains, la Syrie et le Levant, la route commerciale que pratiqua autrefois Alexandre le Grand. *Ce n'est pas seulement parce que la construction de ce chemin de fer absorbera 400 millions de francs que l'industrie allemande trouvera une source abondante de profits, mais parce qu'il nous mettra à portée de territoires riches et vastes qui offrent au commerce allemand un immense débouché.*

« Si l'on considère les avantages politiques et militaires que la Turquie recevra du fait du chemin de fer, on trouve qu'elle s'en est tirée à bon compte en accordant une simple garantie d'intérêt.

« Pour l'Empire allemand, abstraction faite des avantages économiques, *le chemin de fer de Bagdad pourra être plus tard d'une grande valeur politique.* Nous avons donc une double raison d'être reconnaissants aux hommes dont l'énergie et l'habileté ont mené cette œuvre à bonne fin (1). »

Cette joie un peu exubérante se conçoit. Dans les conditions où elle a été faite et qui seront exposées en détail au chapitre suivant, la concession du chemin de fer de Bagdad est destinée à porter de formidables conséquences.

III

La détermination du groupe des compagnies de chemins de fer turcs indépendantes de Berlin à l'origine, mais en voie de passer sous l'influence allemande, va montrer l'un de ces graves résultats.

Les Orientaux. — Le 17 avril 1867 M. de Hirsch

(1) *Alldeutsche Blätter*, 17 décembre 1899.

obtenait du Sultan une très importante concession de voies ferrées à construire en Turquie d'Europe (1). Pour mener la construction et l'exploitation à bonne fin, M. de Hirsch créa :

1° La *Société impériale des chemins de Turquie.*

2° La *Compagnie générale des chemins de fer de Turquie.*

La première de ces sociétés construisit la ligne pour le compte du gouvernement turc. Les fonds nécessaires furent obtenus par l'émission des « lots turcs » à raison de 196.000 francs le kilomètre. La seconde société seule fonctionne aujourd'hui, sous le nom, depuis 1878, de *Société d'exploitation des chemins de fer orientaux.*

Le réseau qu'elle exploite se compose de sept tronçons :

1°	Constantinople-Andrinople....	319 kil.
2°	Dédéagatch-Andrinople.......	149 —
3°	Andrinople-Bellova	243 —
4°	Tirnovo-Yamboli	107 —
5°	Salonique-Mitrovitsa.........	363 —
6°	Uskub-Zabefdjé..............	85 —
7°	Bellova-Vacarel	46 —
		1.312 kil.

Par suite de la réunion de la Roumélie orientale à la principauté de Bulgarie, il faut soustraire de ce

(1) Voyez : *Actes de concession des chemins de fer de la Turquie d'Europe.* Constantinople, 1871 ; typographie et lithographie centrales.

chiffre la longueur des tronçons bulgares, soit :

Moustapha-Pacha-Bellova.........	202 kil.
Bellova-Vacarel..................	46 —
Tirnovo-Yamboli.................	106 —
	354 kil.

Le développement réel des Orientaux *sur le sol turc* est par suite de 1312 — 354 = 958 kil.

Les deux grands tronçons des Orientaux, l'un joignant Mitrovitsa à Salonique, l'autre unissant la frontière bulgare à Constantinople, ont à tous les points de vue, économique, politique et militaire, une importance capitale. De toute évidence, leur possesseur a en mains le meilleur instrument de pénétration et de domination de la Turquie d'Europe. On va voir par quelles évolutions savantes et successives les Allemands de Berlin, d'abord étrangers à ces railways ottomans dits « Orientaux », sont en train d'y obtenir une influence prépondérante.

Au début, on put considérer les Orientaux comme relevant notablement de l'influence française, puisque des Français possédaient une grande quantité des titres en représentant la valeur. Mais l'importance plus grande encore des capitaux autrichiens et les relations du baron de Hirsch avec le gouvernement de Vienne donnèrent rapidement à la compagnie des Chemins de fer orientaux un caractère autrichien qui en réalité ne servit qu'à dissimuler les premiers efforts de la mainmise allemande.

Il y a lieu de remarquer que le capital des « Orientaux » est un capital d'exploitation et non de construction.

Le capital constitué pour la construction des chemins de fer de la Turquie d'Europe, actuellement exploités par la Compagnie des Chemins de fer orientaux, a été fourni par l'émission de 1.980.000 obligations, représentant à l'origine un capital nominal de 792.000.000 de francs.

Sur ce capital, dont les titres sont désignés sous le nom de « Lots turcs », il ne restait plus à amortir à la fin de 1898 que 326.159.560 francs d'obligations (1).

Ce sont ces titres que, grâce à d'heureuses circonstances, les Allemands sont en train d'accaparer.

M. de Hirsch, en sa qualité d'organisateur de l'entreprise, était détenteur d'un grand nombre de « Lots turcs ». Après son décès, sa succession manifesta le désir, vers 1896, de se défaire de la plupart de ces titres. C'est alors que la *Deutsche Bank* de Berlin entra en ligne. Comme il menait déjà les affaires de la société d'Anatolie, cet établissement financier, tout au service de la politique allemande en Turquie, s'ingénia à ne pas laisser soupçonner aux Turcs ses projets d'accaparement des railways ottomans. La *Deutsche Bank* se garda donc d'agir

(1) Alexis Rey, statistique citée pour 1898.

par elle-même. Elle chargea la Banque de Zurich d'opérer pour son compte le rachat des titres des « Orientaux ». Comme le public aurait pu s'étonner de voir cet établissement suisse aborder une opération aussi importante, on déclara qu'elle était faite non par la banque de Zurich, mais par le trust de Zurich, appellation vague ayant le mérite d'être à la fois très discrète et fort imposante. Par ce procédé détourné, la *Deutsche Bank* parvint à acheter le plus grand nombre de « lots turcs » laissés par le baron de Hirsch. Ce fut la première phase de la mainmise allemande sur les chemins de fer turcs dits « Orientaux ».

L'obtention de la concession du chemin de fer de Bagdad, succès presque inespéré, accrut bientôt l'ardeur des Allemands. Il les décida à poursuivre sans plus tarder leur opération déjà si avancée sur les « Orientaux ». Un peu avant le mois d'août 1902 le trust de Zurich (alias *Deutsche Bank*) adressa, assure-t-on, au gouvernement ottoman une proposition qu'on trouverait invraisemblable si elle n'avait été faite à des Turcs presque contraints à tout accepter pour trouver quelque argent à l'instant.

Voici quelles étaient les dispositions essentielles de ce projet que je cite pour bien caractériser la nature des tentatives déjà faites.

« Il sera constitué à Constantinople une société anonyme ottomane, au capital de vingt millions de

francs entièrement versé, société dans laquelle le gouvernement impérial entrera en qualité de coïntéressé, mais sans qu'il ait à fournir une part quelconque du capital ci-dessus mentionné.

« Cette société prendra le titre de *Société coïntéressée des chemins de fer de l'État ottoman.*

« Elle aura pour but :

« 1° De fournir au gouvernement une somme de vingt-trois millions de francs (soit un million de livres turques);

« 2° D'apporter au gouvernement impérial un quitus général pour toutes les réclamations formulées jusqu'ici vis-à-vis de lui par la *Société des Chemins de fer orientaux*, et que celle-ci demande de soumettre à l'arbitrage ;

« 3° De remettre au gouvernement impérial une renonciation formelle des Chemins de fer Orientaux à formuler dans l'avenir de nouvelles réclamations des mêmes chefs, comme aussi de faire participer le gouvernement impérial aux quatre cinquièmes des dépenses pour agrandissements, etc.

« 4° *De racheter la totalité ou, tout au moins, 90 pour 100 des actions des Chemins de fer orientaux et de les déposer dans les caisses d'une banque à choisir, d'un commun accord avec le gouvernement impérial. Ces titres ne pourront sortir desdites caisses qu'à la suite d'une entente entre le gouvernement impérial et la société coïntéressée ;*

« 5° De fournir la moitié de l'annuité de livres

turques 240.000 (deux cent quarante mille livres turques) que le gouvernement impérial aura à payer du chef de l'emprunt nominal de cent vingt et un millions de francs dont il va être question;

« 6° Les actions de la Société ottomane coïntéressée porteront un intérêt de 4 pour 100. L'excédent venant à se produire en sus de ces 4 pour 100 sera partagé en parts égales entre le gouvernement impérial et la Société cointéressée;

« *Pour permettre la réalisation des combinaisons ci-dessus indiquées, il sera créé et remis à la nouvelle Société ottomane coïntéressée des chemins de fer de l'État, un emprunt d'État de cent vingt et un millions de francs nominaux, portant 4 pour 100 d'intérêt et un demi pour 100 pour l'amortissement lequel sera accompli en cinquante-six ans;*

« La Société ottomane coïntéressée prendra à sa charge la moitié de l'annuité de 240.000 livres turques que nécessitera le service de cet emprunt. »

. . . .

(Suivaient en conclusion deux articles vagues et insignifiants relatifs au mode d'émission de l'emprunt, dont le taux d'émission n'était toujours pas fixé.)

Pour comprendre la portée de ces propositions, il faut se rappeler :

1° Que la société des Chemins de fer orientaux est depuis 1878 constituée en société d'exploitation;

2° Qu'elle paye à l'État une redevance de 1,500 fr. par kilomètre, ce qui donne une annuité de deux millions, somme versée directement à la Banque de Paris et des Pays-Bas, pour la garantie de l'emprunt 4 pour 100 de 1894.

Examinons maintenant les propositions des Allemands.

En gens pratiques, bien fixés sur la détresse financière turque et sur les besoins impérieux du palais de Yildiz, ils établissaient d'abord que le gouvernement :

a) N'aurait rien à verser pour la formation du capital de vingt millions de francs déclaré nécessaire pour le fonctionnement de la nouvelle société coïntéressée.

b) Que l'État recevrait de la Société nouvelle un cadeau de vingt-trois millions de francs. Or, c'est ce gros appât qui devait entraîner l'acceptation, car en raison de leur situation financière, les Turcs accordent toujours des concessions très étendues en échange d'une somme relativement très faible, *si elle est versée immédiatement*. Il eût d'ailleurs été par trop étrange de demander au gouvernement turc le versement d'une part quelconque de capital argent applicable aux frais d'exploitation et d'entretien, alors qu'il fait l'apport du chemin de fer lui-même et de tout son matériel fixe et roulant, qui lui appartient actuellement, puisque la *Société des Chemins de fer orientaux* est une simple société d'exploi-

tation. En revanche, la société exigeait que l'État fît un emprunt de cent vingt et un millions de francs (emprunt nominal) à 4 pour 100 d'intérêt et un demi pour 100 d'intérêt pour l'amortissement. Cet emprunt eût servi au rachat (art. 4) des titres qui n'ont encore pu être accaparés. On a eu soin d'ailleurs de ne pas fixer le taux de l'émission.

Mais cet emprunt, qui l'eût placé? Le gouvernement ottoman? Assurément non, car son crédit sur les marchés européens est insuffisant. Donc, si l'affaire avait été conclue, c'eût été encore l'inévitable *Deutsche Bank*, qui, directement ou par l'intermédiaire d'un de ses satellites du trust de Zurich, se serait chargée de l'émission de l'emprunt garanti par le gouvernement impérial. Sur cette seule opération, la *Deutsche Bank* aurait réalisé un beau bénéfice, mais en outre, comme la redevance de 1.500 francs par kilomètre aurait été prise sur les recettes de l'exploitation, ce qui revient à dire que l'État eût payé la moitié, l'État, actuellement propriétaire exclusif des Chemins de fer orientaux, dont il a affermé l'exploitation, eût perdu la moitié de cette propriété. En échange, il est vrai, on lui donnait quitus de la somme de 63 millions de francs que lui réclamait la société. La Turquie recevait, enfin, un cadeau de 23 millions de francs, mais grâce à l'annuité de 120 mille livres turques (2.780.000 francs) qu'elle eût dû payer, le susdit cadeau lui aurait coûté au bout de cinquante-six

ans la somme énorme qu'il est facile de calculer.

Jusqu'ici ce beau projet n'a pu aboutir, car, très mystérieusement proposée aux Turcs, la combinaison ci-dessus a pu être dévoilée à temps. Il est vrai que les Allemands, plus que jamais grisés par leurs vastes convoitises, commencent à se croire obligés à moins de ménagements. Ils annonçaient récemment qu'ils vont s'entendre avec le Trust de Zurich (!), pour le rachat de 80.000 titres des Chemins de fer orientaux.

N'est-il pas évident que le jour où l'une quelconque de ces combinaisons réussirait, les Allemands se trouveraient ouvertement et officiellement propriétaires des chemins de fer dits Orientaux, qu'ils influencent déjà si profondément en fait?

Compagnie de Mersina-Adana. — En Asie, la ligne de Mersina-Adana, petite par sa longueur (67 kilomètres), mais d'une très grande importance par rapport au chemin de fer de Bagdad, appartint à l'origine à une société franco-anglaise. Devant certaines difficultés, les Anglais se retirèrent et le siège de la société fut transféré de Londres à Constantinople.

Afin d'élever ses recettes, la compagnie demanda à prolonger ses rails par Osmanié vers Biredjik et l'Euphrate, voulant atteindre ainsi la grande route des caravanes. Devant l'opposition de la société d'Anatolie, qui tenait à se ménager toute voie libre vers Bagdad, la Porte s'est toujours refusée à ce

désir, mais elle a pris, assure-t-on, en considération la demande de concession d'un tronçon vers Alep et Hama, préparant ainsi la jonction avec la voie ferrée venant de Damas.

« Le trafic de la compagnie Mersina-Adana est entièrement local; dans les années de bonnes récoltes, elle réalise de grosses recettes, ce qui lui permet de distribuer de bons dividendes. Mais quand le sol n'a rien donné, le bilan de la compagnie susdite, malgré les efforts de son distingué directeur, M. Viterbo, peut à peine s'équilibrer.

« Toute sa chance, chance désagréable s'il en fut, c'est de se voir condamnée à être rattachée à la grande ligne Konia-Bagdad » (1).

En effet, lorsque l'iradé sanctionnant le tracé de la compagnie d'Anatolie pour atteindre Bagdad parut, le directeur de la compagnie française Mersina-Adana s'adressa à l'ambassadeur de France. Il lui représenta, avec raison d'ailleurs, que la nouvelle ligne de Bagdad devant emprunter une partie des tracés étudiés par la société Mersina-Adana, il en résulterait la ruine des intérêts et des espérances des Français.

M. Constans intervint auprès des Allemands très vigoureusement. Il fut rapidement entendu. Les Allemands promirent de racheter tous les titres de Mersina-Adana et d'accorder une indemnité aux

(1) V. *Bulletin mensuel de la Chambre de commerce française de Constantinople*, 30 décembre 1902, p. 823.

organisateurs de l'entreprise. Les détails de cette cession auraient été réglés préliminairement dans une conférence franco-allemande tenue à Berlin le 30 mars 1901. Depuis lors cette situation n'a fait que se consolider. Il est évident qu'étant donné le tracé adopté pour parvenir à Bagdad, la compagnie de Mersina-Adana devait renoncer à tout espoir d'extension, mais pourquoi avoir manqué de sang-froid? Pourquoi avoir supplié les Allemands de racheter une voie ferrée qu'ils convoitaient et qui leur était indispensable?

Compagnie de Smyrne-Cassaba et prolongement. — La concession du railway de Smyrne à Cassaba (93 kilomètres) fut faite le 4 juillet 1863 à M. Edward Price, qui transféra ensuite ses droits à une compagnie anglaise. En 1872, la compagnie obtint de pouvoir prolonger sa ligne de 75 kilomètres de Cassaba à Alachéhir. Une impulsion vigoureuse de la diplomatie anglaise eût peut-être pu faire de la voie ainsi construite le véritable instrument de pénétration de l'Asie Mineure. Mais déjà l'influence du gouvernement de Londres à Constantinople baissait au profit de Berlin.

La Société d'Anatolie, par ses extensions successives, barra bientôt la route à la compagnie de Smyrne-Cassaba. Alors, sûrs de l'avenir, les Allemands laissèrent établir le prolongement de la ligne d'Alachéhir à Afioun-Karahissar, mais il fut exécuté dans des conditions qu'il faut connaître.

En 1893, le gouvernement turc usa du droit de rachat qu'il s'était ménagé et transféra la concession de la ligne déjà construite à M. Georges Nagelmackers, en lui concédant un prolongement jusqu'à Afioun-Karahissar. Celui-ci forma alors à Paris, le 19 juillet 1894, la *Société nouvelle des chemins de fer Smyrne-Cassaba et prolongement*. L'entreprise prit ainsi un caractère français.

Les travaux une fois achevés, les rails de la compagnie française atteignirent Afioun-Karahissar. Ce point étant à 483 kilomètres de Constantinople et à 420 seulement de Smyrne, la *compagnie Smyrne-Cassaba et prolongement* se trouvait très favorablement placée pour dériver vers Smyrne, par des tarifs judicieusement abaissés, la grande masse des marchandises venant d'Anatolie. Si sa liberté d'action eût été laissée à la société française, la compagnie allemande d'Anatolie aurait eu à supporter les conséquences d'une concurrence désastreuse. Ceci n'eut pas lieu.

Lorsque la *société Smyrne-Cassaba* eut atteint Afioun-Karahissar, la ligne d'Anatolie construite jusqu'à Konia passait également sur ce point. Il eût semblé que la première chose à faire était de raccorder les deux réseaux. Or, la Porte, donnant une preuve de plus de sa docilité à suivre les suggestions allemandes, se refusa énergiquement à laisser établir une jonction de rails qui cependant s'imposait. On vit alors ce spectacle extraordinaire, la

ligne française à Afioun-Karahissar séparée de la ligne allemande par une courte distance de ballast sans rails! Les marchandises venant de Konia continuèrent donc à remonter vers le nord, contraintes, pour le plus grand profit de la compagnie allemande, à un immense détour. C'était là un fait monstrueux. Il découragea profondément sans doute les directeurs de la compagnie Smyrne-Cassaba, car depuis lors l'entreprise française parait s'être abandonnée à la fatalité des événements.

Après la concession du chemin de fer de Bagdad, M. Siemens, triomphant définitivement, se tourna vers la compagnie de Smyrne-Cassaba et prolongement.

Les vues lointaines de l'Allemagne et l'intérêt étroit de la compagnie d'Anatolie lui commandaient impérieusement cette démarche. Pour le comprendre, il suffit de considérer la carte et de lire ce que dit à ce sujet le lieutenant Kürchhoff.

« La société d'Anatolie veut-elle tirer de sa concession tous les avantages qu'elle en peut attendre, *il lui est nécessaire d'avoir communication avec Smyrne, le plus grand et le plus important port de la Turquie d'Asie*. Afin d'atteindre ce but, les pourparlers eurent lieu d'abord avec la société anglaise de Smyrne-Aïdin (1). On tenta de faire reprendre cette société britannique par celle d'Anatolie. Les prétentions

(1) V. p. 49.

des Anglais furent si excessives que les pourparlers durent être rompus. Ensuite de quoi une convention fut passée avec la société française de Smyrne-Cassaba, en vertu de laquelle le chemin de fer d'Anatolie pourra utiliser cette voie (1). »

Pour arriver à ce résultat, les Allemands firent tout pour séduire les Français. On promit même à la compagnie Smyrne-Cassaba une même part d'intérêt dans les avantages financiers, industriels et moraux de l'entreprise de Bagdad.

Ce sont là de fort belles promesses; malheureusement les faits ne peuvent absolument pas leur correspondre. Les deux compagnies, l'allemande et la française, ne sauraient rester sur un pied d'égalité. Il faut que l'une domine l'autre. La force des choses l'exige ainsi. Peut-on dire que le résultat est douteux au point de vue chemin de fer, alors qu'il est déjà certain au point de vue commercial?

Le lieutenant Kürchhoff a raison, certes, quand il conclut :

« L'Allemagne, avec ses prix favorables aux marchandises sur les lignes allemandes, pourra influencer les principaux marchés de l'Asie Mineure. Déjà Constantinople, Smyrne, les points essentiels, se trouvent commercialement sous le contrôle des Allemands depuis que le chemin de fer d'Anatolie

(1) KÜRCHHOFF, *Eisenbahnen und Eisenbahnpläne in Klein und Mittel-Asien, Persien und Afghanistan. Geographische Zeitschrift*, novembre 1902, p. 616. Leipzig, Teubner.

est établi entre Eskichéhir et Constantinople (1) ».

« *En réalité,* dit encore Rohrbach, *il faut considérer cette ligne Smyrne-Karahissar comme le premier tronçon du chemin de fer de Bagdad,* car la plupart des importations venant d'Europe par mer ne rechercheront naturellement pas le port éloigné de Haïdar-Pacha en face de Constantinople, et le long tronçon de voie ferrée qui relie Constantinople à Afioun-Karahissar. Déjà la plupart des marchandises venant de l'intérieur ou qui y sont destinées se concentrent à Smyrne pour y être chargées ou déchargées (2). » Quoi qu'il en soit, la société Smyrne-Cassaba a accepté de traiter avec la société d'Anatolie.

Un accord est intervenu et finalement on a décidé que deux Allemands entreraient dans le conseil d'administration de la compagnie de Kassaba, tandis que deux Français entreraient dans le conseil d'administration de la société d'Anatolie. Apparemment, il semble qu'il y ait là une égalité parfaite dans les échanges. En réalité, la situation est la même comme disproportion des forces que si une armée de 10.000 hommes et une de 100.000 échangeaient entre elles deux soldats. Elles n'en garderaient pas moins leur puissance respective.

D'ailleurs la *Deutsche Bank,* avant de faire ce coup

(1) *Op. cit.*, p. 617.
(2) Dr Paul Rohrbach, *Die Bagdadbahn*, Wiegandt, Berlin, 1902, p. 10.

de maitre, a eu soin de mettre la main sur une partie des titres de la société de Cassaba. Elle en a encore acheté depuis l'accord établi, de sorte qu'à l'heure présente elle domine l'entreprise. Il ne lui reste plus qu'à faire progressivement les transformations de détail; par exemple à substituer peu à peu un personnel allemand au personnel actuel de cette compagnie.

Dès qu'elle se fut ainsi immiscée dans la ligne Smyrne-Cassaba, la société d'Anatolie, après avoir établi des barèmes appropriés, eut avantage à la soudure des deux réseaux. De Berlin on leva le veto et le gouvernement ottoman, toujours docile, autorisa, en décembre 1901, la jonction effective du chemin de fer de Smyrne-Cassaba et du chemin de fer anatolien. Le grand port de Smyrne se trouve avoir désormais pour hinterland toute l'Asie Mineure (1).

Réalisée dans de pareilles conditions, la jonction de Smyrne à Angora et à Konia doit nécessairement rendre la société d'Anatolie beaucoup plus puissante.

Ainsi se trouve presque accomplie, au moment même où il n'osait encore qu'émettre un vœu, la prévision du Dr Paul Rohrbach.

Cette ligne Smyrne-Karahissar, qui a été construite avec de l'argent anglais, sera probablement

(1) Le réseau Smyrne-Cassaba et prolongement se compose de plusieurs tronçons (voir p. 17).

dans l'avenir incorporée d'une façon quelconque au réseau de la société du futur chemin de fer de Bagdad (1).

Compagnie de Smyrne-Aïdin. — Le chemin de fer Smyrne-Aïdin, concédé le 23 septembre 1856, est le plus ancien railway établi en Asie Mineure. Aux mains d'une société anglaise qui a su quant à présent en conserver la direction, il se compose d'une ligne principale et de sept embranchements.

La ligne principale joint Smyrne à Dineïr par Aïdin.

Elle comprend .... 376k »

Les embranchements sont :

Torbali-Tireh	47k,868
Tchatal-Karagatch-Eudemich	25 395
Paradiso-Boudja	3 318
Ghazi-Eumer-Sédi-Keuy	31 449
Sudludjé-Djivril	30 571
Baladjik-Seuké	22 130
Gondjeli-Denizli	9 460
Soit au total	516k,191

En 1891, la société de l'Aïdin sollicita la concession d'un prolongement allant de Dineïr à Konia. C'était marquer une tendance à s'étendre vers le golfe persique. L'influence de Berlin fit écarter cette requête. Lorsque le gouvernement turc accorda à la société française *Smyrne-Cassaba* de pousser jusqu'à Afioun-Karahissar, les Anglais revinrent à la

(1) Dr Paul ROHRBACH, *Die Bagdadbahn*, p. 10. Wiegandt, Berlin, 1902.

charge, mais sans plus de succès. Rien de plus naturel d'ailleurs, dans l'espèce, que cette attitude de la Porte. La ligne de l'Aïdin ne jouissant d'aucune garantie kilométrique, alors que le prolongement Alachéhir-Afioun-Karahissar est assurée de 18.900 francs par kilomètre, la Turquie a intérêt à favoriser plutôt cette dernière ligne pour atténuer par le plus grand rendement du trafic l'étendue de ses obligations financières. La situation est donc nettement défavorable pour la compagnie de l'Aïdin. Si elle est encore anglaise aujourd'hui, tout avenir lui est fermé; elle est par suite fatalement destinée à subir la loi du vainqueur, c'est-à-dire de la *Société d'Anatolie*, déjà dominant pour partie le réseau *Smyrne-Cassaba et prolongement*. Or, dit von Pressel : « Le jour où les sociétés d'Anatolie et de Cassaba auront réussi à racheter la ligne Smyrne-Aïdin-Dineïr (des pourparlers ont été déjà engagés à cet effet), elles demanderont le prolongement du raccordement avec la ligne de Konia. La jonction faite, ces sociétés remueront ciel et terre pour forcer le transit à prendre cette nouvelle voie, qui n'a aucune garantie kilométrique, et qui plus est, ne partage en aucun cas ses bénéfices avec le gouvernement, alors que les autres lignes, arrivées à une somme déterminée de recettes brutes, doivent partager avec ce dernier les bénéfices nets. Résultat : le gouvernement n'encaissera rien sur la ligne Aïdin, et les sociétaires feront des mil-

lions (1). » Les sociétaires, ce ne seront plus alors les possesseurs de l'Aïdin, puisqu'ils auront vendu; ce ne seront que pour faible partie ceux de Smyrne-Cassaba, puisqu'ils sont réduits aux rôles de vassaux; ce sera la puissante *société d'Anatolie*, maîtresse unique par absorption successive de tous les chemins de fer d'Asie Mineure.

Le domaine des prévisions fondées sur des faits d'une réalisation très rapprochée et presque inéluctable s'arrête ici, mais le champ des hypothèses légitimes s'étend plus loin.

Il existe encore en Turquie un groupe de compagnies de chemins de fer qui actuellement ne sont allemandes à aucun degré, mais qui, si certaines circonstances très vraisemblables se réalisent, sont destinées à subir dans l'avenir le rayonnement de l'influence allemande.

Pour discerner clairement ce domaine du possible, il faut savoir d'abord ce qu'est le chemin de fer du Hedjaz.

Ligne du Hedjaz. — Lorsque le sultan annonça la création du chemin de fer du Hedjaz, c'est-à-dire de Damas à la Mecque, l'entreprise avait et devait conserver un caractère strictement religieux; seuls des musulmans pouvaient souscrire le prix de la construction.

(1) Von Pressel, *Les chemins de fer en Turquie d'Asie*, p. 8. Orell Füssli, Zurich, 1902.

Abd-ul-Hamid se proposait deux buts. Il voulait d'abord gagner en popularité. Ce résultat était sûr, puisque comme Commandeur des croyants il faciliterait aux fidèles le pèlerinage de la ville sainte qui donne aux sectateurs de l'islam le titre si envié de *hadji*. Il envisageait par surcroît l'agréable hypothèse où les offrandes pour cette grandiose entreprise lui permettraient de se constituer une caisse spéciale où il pourrait puiser pour les plus urgents besoins. Dans l'état du trésor ottoman, cette perspective n'avait rien que d'infiniment séduisant.

La ligne à construire partant de Damas et devant passer par Mzerib (Hauran), le mieux eût été de racheter à la société Beyrouth-Damas et prolongement (1) sa section exploitée de Damas-Mzerib, qui, est construite à l'écartement de 1^{m},05, le même qui a été adopté pour la ligne du Hedjaz. La demande de rachat fut faite, mais la société posa comme irréductible le prix de fr. 6.000.000 pour cette section de 103 kilomètres, ce qui faisait ressortir le prix du kilomètre moyen à frs. 58.253. Les Turcs déclarèrent le prix exorbitant, rompirent le marché, mais ils demandèrent alors à la société ce qu'elle leur prendrait pour le transport de Beyrouth à Mzerib de tout le matériel nécessaire à la ligne du Hedjaz. La société demanda un prix que le sultan trouva encore trop élevé. Irrité, il décida

(1) V. p. 55.

la construction en régie par l'État de la section Damas-Mzerib. Celle-ci fut donc établie parallèlement à celle de la société, qui protesta aussitôt contre cette violation d'une des clauses de son contrat. L'État turc ne tint aucun compte de cette réclamation; il termina, il y a quelques mois, une section d'une étendue de 100 kilomètres, mais dont la construction est tellement défectueuse qu'elle résistera difficilement au service cependant modéré auquel elle est destinée.

Telle qu'elle a été construite, cette voie turque n'eût pas dû coûter plus de 45.000 francs par kilomètre. En raison des usages bien connus de l'administration orientale, elle a donné lieu à une dépense totale de 280.000 livres turques, soit 6.440.000 francs, ce qui fait ressortir le prix du kilomètre moyen à 64.000 francs.

En présence de ce résultat, le sultan a dû reconnaître que la section Damas-Mzerib, construite en régie, lui coûtait horriblement cher, et il a calculé que si ce système continuait à être mis en pratique quand on serait entré dans le désert, plus loin encore de tout contrôle, le kilomètre moyen de la ligne du Hedjaz reviendrait à une somme insensée. En conséquence de quoi, il prit une grande résolution. Vers la fin de mai 1901, il fit demander à la société d'Anatolie si elle se chargerait à forfait de construire le chemin de fer jusqu'à la Mecque. Après quelques hésitations, la so-

ciété répondit qu'elle acceptait en principe, mais qu'elle devait faire visiter le tracé projeté. Deux semaines plus tard elle envoyait des ingénieurs de ce côté.

La société d'Anatolie se chargera-t-elle finalement de cette entreprise?

On ne voit pas pourquoi elle refuserait. Elle ne commencera une section que lorsque le montant des travaux aura été déposé à la *Banque ottomane*, ou à la *Deutsche Bank;* elle ne courra ainsi aucun risque. Donc, si elle veut, la société allemande construira la ligne du Hedjaz.

Mais si cette hypothèse se réalise, il est plus que probable que les Allemands auront également *l'exploitation* du railway vers les villes saintes. *Or, un coup d'œil sur une carte établit que la ligne de Bagdad et celle du Hedjaz sont les deux voies maîtresses de tout réseau ferré à construire en Turquie d'Asie et qu'elles doivent fatalement être reliées l'une à l'autre.* Il tombe sous le sens commun que cette qualité physique mettra, dans ce cas, les clefs du pays aux mains des exploitants.

Donc, toujours dans notre hypothèse, si ce sont les Allemands qui construisent puis exploitent la ligne du Hedjaz, il n'y a aucun doute que leur influence s'exercera quelques années plus tard et d'une façon croissante sur les compagnies déjà existantes en Syrie et en Palestine et possédant soit des tronçons mêmes du futur chemin de fer du

Hedjaz, comme les lignes de Damas-Mzérib, Rayak-Hamah, soit des lignes transversales orientées de l'est à l'ouest reliant le tracé de la voie ferrée du Hedjaz à la mer, comme les lignes de Beyrouth-Damas, Saint-Jean-d'Acre-Damas, Jaffa-Jérusalem.

Il y a donc vraiment lieu de ranger dans une catégorie à part les compagnies non allemandes qui peuvent subir les conséquences de cette éventualité spéciale.

Ce sont elles que nous allons examiner individuellement.

La ligne Damas-Mzerib (103 kilom.), est, comme on l'a vu, exactement sur le tracé du chemin du Hedjaz.

Vers le nord, une nouvelle convention, signée le 28 mai 1900, assure le prolongement de la ligne de Rayak (1) jusqu'à Hamah (188 kilom.) avec une garantie kilométrique de 15.000 francs, sauf à réduire cette garantie à 12.500 francs au cas où la ligne se raccorderait à la ligne projetée de Bagdad.

En outre, il est question de lancer de Homs un tronçon vers Tarabulus (Tripoli) et plus tard de prolonger la voie sur Alep et Biredjik.

Quant aux lignes transversales, l'une appartient à la même compagnie française que le tronçon Damas-Mzerib. Cette compagnie est née de la

(1) Rayak, station de la ligne de Beyrouth à Damas, sise en deçà et à 92 kilomètres de cette dernière ville.

fusion de plusieurs entreprises particulières.

En 1891, une compagnie française obtint l'autorisation de construire un chemin de fer partant de Beyrouth et de le prolonger sur Damas sur une distance de 155 kilomètres. A la même époque une compagnie belge reçut la concession d'un chemin de fer partant de Damas et allant vers Mzerib. Les deux entreprises s'unirent en décembre 1891 pour former la *Compagnie ottomane des chemins de fer économiques en Syrie*. En 1894, s'ouvrit la section Damas-Mzerib, et celle de Damas-Beyrouth un an plus tard.

La ligne de Saint-Jean-d'Acre-Kaïffa-Mzerib se rattache également d'une façon étroite au projet de ligne du Hedjaz.

La jonction ferrée directe avec Constantinople ne pouvant être espérée avant quelques années, le sultan a voulu que la ligne du Hedjaz ait un point terminus sur la Méditerranée. Il a désigné le port de Kaïffa, *où il existe une très importante colonie allemande*, à la suite de circonstances qu'il faut connaître.

En 1891, une ligne devant aller de Saint-Jean-d'Acre et de Kaïffa à Damas, fut concédée à un Anglais du nom de Pilling. Cette ligne, d'une étendue de 253 kilomètres, prévue à l'écartement de 1 m. 44, n'était pas dotée d'une garantie kilométrique. Pilling n'ayant pu trouver les capitaux nécessaires n'avait pas encore commencé les tra-

vaux en 1895. Il fut, par suite, mis en état de déchéance. Le cautionnement de 10,000 livres turques qu'il avait déposé à la *Banque ottomane* fut confisqué par le gouvernement et restitué après de laborieuses négociations terminées enfin grâce aux moyens habituels. A partir de cette restitution, le concessionnaire Pilling s'effaça et les travaux furent enfin commencés par un syndicat anglais, lequel procéda si lentement que cinq kilomètres seulement étaient construits (à partir de Kaïffa) au mois d'août de 1900. Ce fut alors que le Sultan conçut l'idée de prendre Kaïffa comme point terminus sur la Méditerranée de son chemin de fer du Hedjaz. Il fit aussitôt arrêter, par le ministre des travaux publics, les travaux auxquels procédait le syndicat anglais et avisa officiellement celui-ci que la concession Pilling n'existait plus. Le syndicat anglais n'accepta pas ce procédé singulier. Il protesta et s'adressa à son gouvernement, qui fit agir l'ambassade britannique de Constantinople. En février 1901 intervint un arrangement en vertu duquel, moyennant indemnité, le gouvernement turc reprit toute sa liberté.

En raison de la prépondance croissante que prend la société d'Anatolie, il n'y a aucun doute que si elle le veut elle obtiendra la construction et l'exploitation à bail de la ligne Kaïffa-Mzerib, qui aura une étendue de 280 kilomètres, le premier tracé, d'abord fixé à 253 kilomètres, ayant ensuite

été reconnu défectueux et corrigé par une augmentation de longueur.

Jaffa-Jérusalem. — Cette ligne à voie étroite à été concédée en 1880 à une compagnie française et livrée à l'exploitation en 1892.

Il est question de la prolonger jusqu'à Bethléem; nul doute que plus tard on ne la relie au grand tronçon du Hedjaz, contact qui alors l'exposera infailliblement à l'influence de la grande compagnie allemande.

V

Nous connaissons maintenant la situation des compagnies de chemins de fer turcs au point de vue de la prédominance ou de l'attraction politique.

Récapitulons :

Quelle est l'importance relative des quatre groupes dont nous venons de constater l'existence?

1° Compagnies non allemandes.		Jonction Salonique-Constantinople	510k	551k	
		Moudania-Brousse.	41		
2° Compagnies tout à fait allemandes.	Lignes construites.	Salonique-Monastir	220k	1.240k	4.040k
		Société d'Anatolie.	1.020		
	A construire incessamment.	Tronçon Konia-Golfe persique et embranchements		2.800k	

3° Compagnies en voie de passer d'une façon ou d'une autre sous le contrôle allemand.	Orientaux	958k		2.057k
	Mersina-Adana....	67		
	Smyrne-Cassaba et prolongement...	516		
	Smyrne-Aïdin.....	516		
4° Lignes susceptibles dans certaines hypothèses de subir le rayonnement de l'influence allemande.	Ligne du Hedjaz..		1.600k	2.385km
	Beyrouth-Damas..	155k	85	
	Damas-Mzerib	103		
	Rayak-Hamah.....	188		
	Saint-Jean-d'Acre-Damas.........	253		
	Jaffa-Jérusalem ...	86		

Ces cristallisations successives nous permettent d'exprimer l'état des choses actuel et les éventualités probables sous une forme aussi précise, mais plus expressive encore.

1° Sur 4.986 kilomètres de voie ferrée exploités en Turquie, les Allemands en possèdent 1.240 kilomètres, soit un quart.

2° Lorsque la construction de la ligne de Bagdad aura porté le réseau ottoman à 4.986 kil. + 2.800 kil., soit 7.786 kil., les Allemands en possèderont 4.040 kil., donc plus de la moitié.

3° Ce chiffre ne sera pas encore exact, car à ce moment les accaparements commencés sur les compagnies du troisième groupe auront leur plein effet.

L'action allemande prédominera donc sur 4.040 kil. + 2.057, soit 6.097 kil., ou encore plus des cinq septièmes.

4° Si enfin la société d'Anatolie construit et exploite la ligne du Hedjaz, le réseau général passera alors à 7.786 + 1.600, soit 9.386 kilomètres.

Dans cette hypothèse, l'influence allemande s'exercera encore sur les lignes du quatrième groupe, soit 6.097 kil. + 2.385 kil. = 8.482 ou encore sur les huit neuvièmes du réseau général ottoman.

Ce n'est pas tout.

Les résultats déjà acquis et les brillantes perspectives qui se laissent entrevoir ne suffisent pas à l'ambition germanique. Sur quelques rares points, la voie de communication à établir entre Hambourg et le golfe Persique ne peut être réalisée au moyen d'un railway.

Le Bosphore constitue, en effet, un obstacle maritime devant longtemps subsister, puisque ce canal naturel ne saurait être franchi par une voie ferrée qu'au prix d'un travail grandiose sans doute, mais d'un prix colossal.

La prévoyance allemande a envisagé les deux hypothèses. Elle travaille à l'adaptation de la première à ses vues et prépare la réalisation de la seconde pour un avenir plus éloigné.

Au même titre que l'accaparement des voies ferrées, ces efforts réclament notre attention. Ils nous amènent à étudier la mainmise allemande sur les quais de Constantinople, sur le port de Haïdar-Pacha et le projet de pont sur le Bosphore.

Les Chemins de fer orientaux dont les Allemands sont à peu près maîtres aboutissent non loin de Sainte-Sophie, à Stamboul, le grand faubourg indigène de Constantinople. Les marchandises qu'ils apportent à destination de l'Asie doivent être chargées sur des navires le plus souvent accostés aux quais de Constantinople. Ces quais ont été construits récemment par une société française

concessionnaire de leur exploitation. De nombreuses difficultés se sont élevées entre la société et le gouvernement turc. Les Allemands, ayant pu constater que la situation de la Compagnie française n'était pas des plus solides, conçurent le projet d'expulser les Français pour s'installer à leur place. L'opération, au début, pouvait sembler téméraire; elle n'avait cependant rien d'impossible. Il suffisait en somme d'accorder, ou plutôt de faire accorder par la Turquie à la société des quais une somme très supérieure aux dépenses réellement faites et à sa valeur actuelle. Les quelques hommes qui étaient à la tête de l'entreprise résisteraient-ils à l'appât d'un gros bénéfice? On pouvait toujours essayer.

A la fin d'octobre 1889 parut un iradé impérial instituant une commission chargée d'étudier la question du rachat des quais par l'État. « Or, dit alors la *Deutsche Zeitung*, le gouvernement n'a pas actuellement l'argent nécessaire au rachat et ne saurait administrer lui-même les quais. Il devrait donc se trouver quelqu'un qui fournît les fonds et se chargeât de l'exploitation. Ce serait la compagnie des Chemins de fer orientaux ou celle d'Anatolie. Comme la Banque allemande, *Deutsche Bank*, est derrière l'une et l'autre, ce serait la Banque allemande elle-même. *Par conséquent, si les quais devenaient possession allemande, ne fût-ce qu'à bail, tous les transports et les communications seraient aux mains des*

Allemands depuis la frontière orientale rouméliote jusqu'au golfe Persique. Les conséquences économiques et politiques de ce fait seraient incalculables. »

Ces paroles d'une impudente sincérité révèlent nettement le but poursuivi par les Allemands. Elles auraient dû ouvrir les yeux aux diplomates français. Il semble qu'il n'en ait pas été ainsi. Lors du conflit franco-turc en 1901, *on* fit presque du rachat des quais par la Turquie une condition au rétablissement des bons rapports. Peut-être cette attitude fut-elle profitable à quelques personnalités? Mais certainement, étant de nature à faire le jeu des Allemands, elle ne se trouvait point conforme à l'intérêt général français.

Quoi qu'il en soit, le sultan, déjà réduit aux expédients, n'avait pas les 41 millions de francs que réclamait la société des quais pour se laisser racheter. L'autre part, la *Deutsche Bank* se trouvait engagée en même temps dans trop de lourdes affaires pour pouvoir avancer à la Porte cette somme considérable. Abd-ul-Hamid s'engagea donc à opter dans un délai déterminé entre le rachat des quais moyennant 41 millions ou à permettre à la société française l'usage de toutes ses prérogatives.

Le 26 août 1902 le délai expira. Plus que jamais à court d'argent, le sultan demanda à prolonger encore le délai de réflexion moyennant une nouvelle indemnité de 25.000 livres turques. A la fin du même mois, la société refusa d'y consentir et

affecta de considérer le projet de rachat comme abandonné, solution qu'elle escomptait cependant, puisque le prix de 41 millions de francs devait laisser, m'a-t-on assuré, de fort appréciables bénéfices à certains des intéressés. Les négociations se continuèrent sans doute de façon à incliner le sultan dans ce sens, car le 12 octobre un iradé d'Abd-ul-Hamid ordonna au ministre des finances d'arrêter avec la Banque ottomane la combinaison permettant d'obtenir l'argent nécessaire au rachat de la société des quais.

Depuis lors, une série de mesures dilatoires ont encore été prises par les Turcs, mais dès maintenant l'on peut prévoir comme possible, sinon probable, le moment où quelques personnalités françaises, désireuses de réaliser un gros bénéfice, abandonneront une affaire dont les Allemands sont anxieux de s'emparer. Le sultan cédera alors une fois de plus aux suggestions de Berlin; il rachètera les quais, et étant parfaitement incapable de les faire exploiter par son administration, il les concédera aussitôt à une compagnie allemande.

Bien administrés, les quais de Galata donneront des bénéfices raisonnables. Quant à ceux de Stamboul, sis à côté de la gare des Chemins de fer orientaux, leur exploitation par une société allemande sera d'autant plus avantageuse qu'on prévoit déjà un service de bacs à vapeur prenant chacun sur rails trois wagons chargés venant d'Europe à des-

tination de l'Asie pour les transporter de l'autre côté du Bosphore, à Haïdar-Pacha, où l'influence allemande est déjà entièrement victorieuse.

Du pont de Galata sur la Corne d'Or, trois kilomètres à peine, pendant lesquels le Bosphore se joint à la mer de Marmara, séparent la rive d'Europe de la Turquie d'Asie. En vingt minutes de bateau, le voyageur arrive à Haïdar-Pacha, port concédé aux Allemands en 1898, sur la demande personnelle de Guillaume II. Ce point de Haïdar-Pacha est particulièrement bien choisi, il est la tête de ligne de la société des Chemins de fer d'Anatolie; la baie, sans être très vaste, est suffisante, les bassins dragués à 8 mètres de profondeur pourront recevoir à toute heure les navires faisant le service du Levant.

A la fin d'août 1901 un iradé sanctionna les statuts de la société allemande du port de Haïdar-Pacha. Les travaux commencèrent peu après. Pour ne point éveiller par trop les méfiances, la construction du port d'Haïdar-Pacha fut confiée à deux entrepreneurs français, MM. Laporte et Augier. Les travaux marchèrent rapidement, et le 17 novembre 1902 eut lieu l'inauguration, au milieu d'un grand enthousiasme teutonique, d'un monument élevé sur l'un des brise-lame par la société d'Anatolie en commémoration du vingt-cinquième anniversaire de l'avènement au trône d'Abd-ul-Hamid. M. Gwinner, directeur général de la *Deutsche Bank* et président

du conseil d'administration du chemin de fer d'Anatolie, ainsi que M. Neff, directeur du bureau oriental, de la *Deutsche Bank*, avaient tenu à donner par leur présence le caractère vrai de cette cérémonie.

Malgré ces facilités (quais de Constantinople, port de Haïdar-Pacha et bacs transbordeurs), les quelques kilomètres de Bosphore impliquent pour les marchandises et surtout pour les voyageurs une perte de temps appréciable.

L'idée d'établir une communication permanente entre la rive d'Europe et la rive d'Asie devait nécessairement naître de cette constatation.

Un curieux passage de von Pressel montre combien cette pensée est ancienne :

« Dans le courant des entrevues que j'eus, tant avec Son Altesse, qu'avec le ministre des travaux publics et d'autres personnages, j'ai été frappé d'apercevoir, que la jonction des deux rives du Bosphore, par la construction d'un pont entre Roumélie et Anatolie Hissar, préoccupait déjà le Gouvernement Impérial.

« J'aime à me rappeler les deux soirées d'adieux que je passai chez Son Altesse, à Bebek, où Elle me témoigna la plus grande confiance. Elle daigna me consulter sur ce projet et me chargea d'élaborer un plan général. Je me suis tout naturellement empressé de condescendre à son désir et je rédigeai un rapport qui, je le suppose, doit se trouver parmi

les papiers que laissa ce grand homme d'État.

« Ce projet comportait l'établissement d'une grande gare principale pour voyageurs, sur la rive droite de la Corne d'Or, près du pont supérieur à Oun-Kapan. Relier cette gare avec le réseau de Roumélie par une ligne longeant le bord de la Corne d'Or jusqu'à Eghri-Kpou. De là se tourner vers le Sud, au moyen d'un souterrain dans la vallée de Vlanga, et gagner la section Sirkédji-Yédicoulé, à l'échelle de Psamatia. Construire, près d'Eghri-Kapou, une traversée de la Corne d'Or en remblai, en laissant deux ouvertures pour le passage des embarcations, et gagner ainsi l'autre rive à Hass-keuy. De là, percer la hauteur d'Aïvan Seraï par un souterrain et arriver dans les bas-fonds de Kassin-Pacha. De là, passer en tunnels jumeaux les hauteurs de Pera, Foundoukli, le Bosphore et Scutari, et déboucher à Haïdar-Pacha.

« Ce projet comportait deux grandes gares, à Oun-Kapan et à Haïdar-Pacha, et sept stations d'arrêt : Vlanga, Ak-Seraï, Eghri-Kapou, Hasskeuy, Kassin-Pacha, Foundoukli et Scutari, ces deux dernières en sous-sol. (Je dois dire qu'il est facile de pourvoir d'air pur ces souterrains.)

« Par le choix de ce tracé, on évite les grandes et innombrables difficultés que l'on rencontrerait avec la construction d'un pont sur le Bosphore. De plus, à côté du chemin de fer de ceinture Sirkedji-Yédicoulé, on en aurait un second, bien plus

conséquent sur l'autre rive du Bosphore (1). »

Ce projet de von Pressel est évidemment praticable, puisque les Anglais de Liverpool ont depuis longtemps exécuté sous la Mersey un tunnel de chemin de fer à peu près aussi long que le serait celui sous le Bosphore. Cependant certains esprits sont revenus à l'idée de pont. C'est celle que préconise Siegmund Schneider. Il a fait de ce pont une description enthousiaste.

« L'effet architectural de la masse métallique richement dorée, suspendue sur des piles couronnées de coupoles et de minarets étincelants, brillamment éclairée la nuit, serait fantastique. Ce pont constituerait la fermeture formidable de cette enfilade d'ouvrages fortifiés dont les côtes turques sont hérissées. Ses débouchés en Asie et en Europe seraient défendus par de puissantes têtes de pont, ses piles seraient armées de batteries cuirassées tournantes, dont le tir à grande distance coulerait infailliblement toute escadre aventurée dans le détroit..... Les trains express de l'avenir pourront aller directement de Berlin en Babylonie en cinq jours (2). »

Sans doute ce lyrisme est excessif et ici la part de l'imagination semble bien avoir été trop forte; il n'en subsiste pas moins que, soit par un tunnel,

(1) V. Wilhem von Pressel, *Les chemins de fer en Turquie d'Asie*, p. 70. Orell Füssli, Zurich, 1902.

(2) V. la *Revue de Géographie*, mai 1902, p. 398.

soit par un pont, les Allemands se sont préoccupés déjà de la traversée du Bosphore.

La longue série de faits et de chiffres certains constatés au cours de ce chapitre n'établit-elle pas avec évidence l'accaparement ou les tentatives d'accaparement par les Allemands de tous les maillons de la chaîne de communication pouvant joindre sur le sol ottoman Hambourg au golfe Persique?

NS DE

MER

Angora

ehir

ATOL

-Karahissar

Konia

Karaman

Mersi

(St Jean

Port-Saïd

Suez

E

CHAPITRE II

LA CONVENTION TURCO-ALLEMANDE RELATIVE A CHEMIN DE FER DE BAGDAD

LE DOCUMENT ET SON COMMENTAIRE PAR ARTICLES

Il y a peu de mois, la convention passée, entre le gouvernement impérial ottoman et la société des chemins de fer d'Anatolie, relative à la prolongation de la voie depuis Konia jusqu'au golfe Persique, n'était encore connue que de très rares initiés. Des circonstances favorables ont permis de reconstituer son texte, que j'ai publié en octobre 1902. Ce document, présentant pour les cercles politiques et financiers un puissant intérêt, a été aussitôt traduit en plusieurs langues, notamment en russe (1).

L'absence de tout démenti depuis cette date et devant cette large publicité a établi l'authenticité d'un document jusqu'alors soigneusement gardé secret, quoique capital par la richesse des rensei-

(1) V. le *Novoié Vrémia*, n° 9562, 17 octobre 1902, et n° 9570, 25 octobre 1902.

gnements précis qu'il contient. Afin de donner toute sa valeur à ce texte essentiel, chacun des articles qui le composent est accompagné, quand le besoin s'en fait sentir, d'un commentaire succinct, mettant en lumière ce qui, volontairement ou non, a été sous-entendu dans la rédaction officielle (1).

J'ajoute que si cette partie de mon étude présente quelque mérite, il revient pour une large part à des collaborateurs d'élite, connaissant à fond les choses de Turquie et qui, peut-être pour cette cause, ont dû garder l'anonyme.

CONVENTION RELATIVE A L'EXTENSION DES LIGNES D'ANATOLIE JUSQU'AU GOLFE PERSIQUE (2).

Entre S. E. Zihni pacha, ministre du commerce et des travaux publics, agissant au nom et pour le compte du gouvernement impérial ottoman,

D'une part;

Et M. le Dr Türk Zander, directeur général de la société du chemin de fer impérial ottoman d'Anatolie, agissant pour cette dernière,

D'autre part,

Il a été arrêté ce qui suit :

ARTICLE PREMIER. — Le gouvernement impérial accorde à ladite société du chemin de fer d'Anatolie la concession de la construction et de l'exploitation d'une ligne partant de Konia et aboutissant à Bassora, en

(1) Des modifications ont été apportées récemment à quelques articles. (V. p. 199.)

(2) Voir la carte insérée, p. 114.

passant par ou le plus près possible des villes de :

Eregli, Adana, Hamidié, Bagtché, Cazanali, Killis, Tel Habesch, Haran, Razzelaïn, Halet, Nissibine, Tel-Avenat, Mossoul, Tekrit, Sadidjé, Bagdad, Kerbela, Nedjef, Zobeir et Bassora, ainsi que les embranchements suivants :

1° De Hamidié à Castabol,

2° De Tel Habesch à Alep,

3° D'un point à fixer, d'un commun accord, sur la ligne principale à Ourfa,

4° De Sadidjé à Hanékine,

5° De Zobéir à un point à déterminer sur le golfe Persique (1).

Toutes les dépendances de la ligne principale et les embranchements sont également concédés à la société du chemin de fer d'Anatolie.

La société ne recevra du gouvernement impérial aucune garantie kilométrique du chef de la construction et de l'exploitation de l'embranchement d'Ourfa (d'une étendue de 30 kilomètres environ), mais les recettes brutes de toute nature de cet embranchement appartiendront exclusivement à la société.

Cet article énumère bien des villes qui seront desservies par la ligne principale, et précise aussi les cinq embranchements pris ferme par la société d'Anatolie, c'est-à-dire dont la construction et l'ex-

(1) Il est difficile, presque impossible même, de trouver une carte sur laquelle figurent tous les noms énumérés dans le texte de la convention. Beaucoup, en effet, s'appliquent à de très petites localités. Ainsi la station après Adana devrait s'appeler Osmanié, du nom de la petite ville qui existe sur ce point. Mais le sultan a voulu que la station fût nommée de son nom, Hamidié, à cause d'un village qu'il a fondé sous ce nom, près de là, en y installant quelques émigrés circassiens.

ploitation sont obligatoires pour les concessionnaires; mais, contrairement à l'usage invariablement suivi jusqu'ici, il n'indique pas même approximativement l'étendue des lignes concédées.

La société a-t-elle préféré ne pas mentionner dès l'abord cette étendue, qui est énorme et qui pourrait inquiéter les capitalistes?

Ou bien est-ce le gouvernement turc qui, prévoyant les observations susceptibles d'être présentées par certaines puissances, a tenu à ne pas faire immédiatement ressortir la grande importance de la concession?

Ce qui est connu, c'est que, quand la société d'Anatolie proposait pour la ligne Konia-Bagdad-Bassora un tracé beaucoup plus direct, elle estimait l'étendue de ce parcours, sans les embranchements, à un minimum de 2,000 kilomètres.

Quant aux embranchements pris ferme, il est à remarquer que si celui d'Ourfa est estimé 30 kilomètres, celui de Zobéir au golfe Persique sera de plus de 130 kilomètres, au cas où les observations comminatoires de l'Angleterre empêcheraient que cet embranchement aboutisse à Koweit ou à Kazima. Il est difficile, même avec de bonnes cartes, qui d'ailleurs manquent pour ces contrées, de préciser exactement un parcours dont on n'a pas vu tous les plans; il est permis cependant d'estimer dans le cas présent la longueur de ces cinq embranchements réunis à 800 kilomètres. Le développe-

ment total du réseau peut donc être considéré comme devant atteindre 2.800 kilomètres.

Il est à remarquer que cet article premier mentionne la concession de cinq embranchements et de toutes les dépendances s'y rapportant, ainsi qu'à la ligne principale. Il en ressort que la concession comporte le monopole des voies ferrées, et cela malgré les réserves figurant à l'article 12, réserves dont, d'ailleurs, le motif sera expliqué plus loin.

Quant à la renonciation par la société à la garantie kilométrique pour l'embranchement d'Ourfa (30 kilomètres seulement), c'est une concession plus apparente que réelle. Les environs d'Ourfa sont d'une très grande richesse. Cette région relativement peuplée fournira certainement un trafic qui rendra cet embranchement très productif. La société peut donc facilement se passer de garantie pour ce tronçon de ligne.

Encore contrairement à l'usage, le délai de la construction n'est point fixé dans l'article premier. La société d'Anatolie, assure-t-on, a tenu à cette lacune, faisant observer que la construction du réseau présentait beaucoup d'aléas et d'incertitudes, et qu'elle ne pouvait se lier pour l'exécution totale des travaux par un délai fixe. (V. l'article 3.)

Article 2. — **La durée de la concession sera de quatre-vingt-dix-neuf ans, prenant cours à la date de la remise du firman et de l'échange de la présente convention.**

Cette durée de quatre-vingt-dix-neuf ans s'appliquera à tout le réseau d'Anatolie ancien et nouveau, c'est-à-dire que les lignes déjà exploitées de Haïdar-Pacha-Angora et d'Eski-Chéhir-Konia n'arriveront au terme de leur concession qu'en même temps que le nouveau réseau faisant l'objet de la présente convention.

Le chiffre de quatre-vingt-dix-neuf ans pour la durée de la concession a déjà été plusieurs fois admis, mais on n'avait jamais vu que des lignes déjà exploitées vinssent à jouir d'une prolongation de cette nature. Dans le cas présent, la durée de la concession du réseau d'Anatolie se trouve en fait portée à cent dix ans. *Cette conséquence de l'article 2 établit avec éclat la confusion du réseau d'Anatolie avec la ligne de Bagdad.* Le texte qualifie d'ailleurs cet ensemble « réseau d'Anatolie *ancien et nouveau* ».

Article 3. — La ligne sera divisée en sections de 200 kilomètres chacune, sections indépendantes les unes des autres au point de vue de la pénalité que pourrait infliger le gouvernement au cas de la suspension de la construction ou de l'exploitation par la société concessionnaire, sans que celle-ci pût arguer d'un cas de force majeure.

Le concessionnaire aura un délai de dix-huit mois, à partir de la date du firman de concession et de l'échange de la convention, pour présenter au ministre des travaux publics les plans et projets complets, après études définitives et conformément aux prescriptions du cahier des charges, des 200 premiers kilomètres.

Ces plans devront être approuvés ou repoussés par le ministre des travaux publics dans le délai de trois

mois après leur présentation. Si le département ne s'est pas prononcé au bout de trois mois, la société pourra passer outre et procéder à l'exécution des travaux.

La société aura un délai de huit ans pour l'achèvement des travaux de la première section. Si le gouvernement impérial venait à exiger des modifications entraînant un délai de plus d'un mois pour l'approbation des plans par le ministère des travaux publics, le délai pour l'achèvement serait prolongé d'autant.

Cet article est fort important.

Jusqu'ici les conventions afférentes à des concessions de chemins de fer portaient, sous le n° 24, un article ainsi conçu :

« Dans le cas où sans motif de force majeure dûment constaté, le concessionnaire n'aurait pas, dans les délais fixés, commencé les travaux, ou qu'après les avoir commencés, il les laisserait inachevés, ou qu'il aurait interrompu le service des transports, ou enfin, qu'il n'aurait pas exécuté les autres engagements découlant de la présente convention, il sera déchu de ses droits à la concession et, dans ce cas, le gouvernement adoptera les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service, conformément aux indications de l'article 20 du cahier des charges. Les ouvrages, et les approvisionnements seront mis aux enchères et le cautionnement déposé sera confisqué par le gouvernement. »

Cet article, emprunté aux conventions similaires

françaises, est assez dur. De son application il résulterait, par exemple, que le concessionnaire d'une ligne de mille kilomètres, s'il tombait en défaillance même temporairement pour l'exécution des derniers cent kilomètres, se verrait déchu de sa concession, en même temps qu'il perdrait son matériel et ses approvisionnements. Il est juste de dire que les Turcs n'ont jamais appliqué cette pénalité, même quand ils en ont eu le droit, ce qui s'est produit à diverses reprises. Quoi qu'il en soit, les financiers sont portés à craindre ou ont feint de craindre les rigueurs pouvant résulter de l'article dont la teneur précède. Les concessionnaires ont presque tous cherché à s'affranchir de cette clause, que le gouvernement a toujours maintenue inflexiblement. Les Allemands l'ont subie pour leurs lignes Haïdar-Pacha-Angora, Eski-Chéhir-Konia et Salonique-Monastir. Mais quand il s'est agi du réseau de Bagdad, la société d'Anatolie a déclaré péremptoirement qu'elle ne l'accepterait pas, et le gouvernement, sans se faire trop prier, a accédé à cette demande. Une fois ce parti adopté, le mieux était de ne pas parler de pénalité. Le gouvernement, craignant que le silence gardé à cet égard ne créât un précédent, a tenu à insérer les réserves puériles faites au présent article, ainsi qu'à l'article 15.

Le délai pour la présentation des plans et projets, même pour une ligne entière, n'était jamais de plus

d'un an. Les Allemands ont obtenu qu'il fût porté à dix-huit mois pour une section de 200 kilomètres.

Ce délai de huit ans pour la construction de la première section paraît à l'abord monstrueux; d'autant plus que la ligne entière ayant environ 2.800 kilomètres est par conséquent formée d'à peu près quatorze sections. Si cette proportion était observée, la société pourrait donc mettre cent douze ans à construire le réseau, ce qui n'est évidemment pas possible. Le délai de construction est prévu *seulement pour la première section* et non pour les autres. On comprend d'ailleurs le but poursuivi par la société en exigeant cette stipulation. Elle a, comme il sera expliqué d'autre part, un intérêt majeur à relier le plus promptement possible Konia à Adana. Ces deux villes sont séparées par une distance de 300 kilomètres. La société aura donc à exécuter là toute la première section et la moitié de la seconde, mais elle n'est nullement pressée de finir cette dernière, qui continue dans un parcours difficile (la région du Taurus) et une contrée peu productive, dans laquelle la société ne voudrait entrer que lorsqu'elle sera assurée d'affectations spéciales pour la garantie kilométrique, affectations qui ne sont pas trouvées présentement et ne le seront probablement pas de sitôt. Donc, lorsque la société arrivée à Adana et après avoir construit non seulement la première section, mais la moitié de la seconde, s'arrêtera, les Turcs la presseront de finir; si la garantie n'est pas

trouvée, la société demandera de reporter le délai de huit ans sur la deuxième section, ce qui dans ces conditions lui sera certainement accordé.

Article 4. — En cas d'arrêt des travaux pour motif de force majeure, la société jouira d'une prolongation de délai égale à la période d'interruption.

Dans le cas de force majeure sont comprises les éventualités d'une guerre entre les puissances européennes et d'un changement capital dans la situation financière de l'Allemagne, de l'Angleterre ou de la France.

Jusqu'ici, on n'avait jamais vu comprendre dans les cas de force majeure à invoquer les éventualités d'une guerre entre puissances européennes et les changements importants dans la situation financière de l'Allemagne, de la France, ou de l'Angleterre.

Article 5. — Pour les frais du contrôle et de la surveillance du chemin de fer par le ministère des travaux publics, la société paiera à ce département la somme de 270 piastres (or) par kilomètre et par an, pendant toute la durée de sa concession.

Article 6. — L'entreprise étant d'utilité publique, les terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances appartenant à des particuliers, seront pris conformément à la loi sur l'expropriation, toutes les fois qu'une entente ne pourra pas être établie entre la société concessionnaire et les propriétaires pour l'achat de ces terrains.

Les terrains nécessaires pour une occupation temporaire pendant les travaux seront livrés à la société

concessionnaire par le gouvernement, à charge par ladite société d'en indemniser les propriétaires.

Les terrains vagues appartenant à l'État, dénommés *Arazii-Emiriéï-Halié* (1), nécessaires au chemin de fer ou à ses dépendances, seront livrés gratuitement à la société par le gouvernement. Les terrains de cette même catégorie, dont la société aurait besoin tempoporairement pendant la durée des travaux, lui seront aussi livrés gratuitement.

Si sur ces terrains se trouvent des carrières et balastières, la société en usera gratuitement pendant la durée de la construction. Si elle veut en faire usage pendant la période d'exploitation, elle paiera le droit habituel.

Tous les terrains à exproprier devront être livrés à la société deux mois après que les plans présentés par celle-ci auront reçu l'approbation du gouvernement.

Cet article est normal dans son ensemble, mais il porte en faveur de la société une clause qu'aucun concessionnaire n'avait pu obtenir jusqu'ici. Le gouvernement s'engage à livrer à la société dans un délai de deux mois tous les terrains expropriés.

Article 7. — La ligne sera établie à une seule voie; cependant les expropriations seront faites en vue de l'établissement d'une seconde voie. Aussitôt que les recettes kilométriques brutes atteindront le chiffre de 30.000 francs, le gouvernement aura le droit de réclamer l'établissement de la seconde voie, que la société sera tenue de construire à ses frais.

(1) En turc : « Propriété du noble trésor ».

ARTICLE 8. — Le matériel et les matériaux, bois, fer, houille, machines et approvisionnements de tous genres, achetés par la société en Turquie et à l'étranger, seront exempts de droits de douane et de tout impôt intérieur pendant toute la durée de la construction.

Même pendant la période d'exploitation, la houille que la société ferait venir de l'étranger sera exempte de tout droit de douane, ce jusqu'au moment où la recette kilométrique brute atteindra l'équivalent de la garantie kilométrique dont il est parlé plus loin.

La police nécessaire pour le maintien de l'ordre sur les chantiers et le long de la voie sera fournie gratuitement par le gouvernement.

Pendant toute la durée de la concession, le sol, le fonds du chemin de fer et de ses dépendances ne seront passibles d'aucun impôt et il ne sera perçu aucun droit de timbre sur la présente convention et le cahier des charges annexé, ni aucun droit sur les actions, les actions de priorité et les obligations à émettre par la société.

La construction des nouvelles lignes prévues par la présente convention exigeant de nouveaux capitaux, *il est bien entendu que les porteurs des titres émis pour la construction et l'exploitation du réseau actuellement exploité ne pourront pas être appelés à participer à la nouvelle entreprise sans leur consentement, et que les droits déjà acquis par eux restent intacts.*

Le concessionnaire prendra toutes les mesures nécessaires pour la sauvegarde, en ce qui concerne la construction et l'exploitation des nouvelles lignes faisant l'objet de la convention, des intérêts des anciens obligataires et actionnaires par l'établissement d'une administration distincte.

La société sera soumise aux droits de timbre pour

toutes ses opérations autres que celles pour lesquelles la franchise lui est accordée par le présent article.

Cet article est normal en ce qui concerne les franchises de droits de douanes et de timbre accordées à la société. Quant à l'avis rassurant que la société a, dans ce même article, tenu à donner aux actionnaires de son ancien réseau, il est étonnant de le trouver à cette place.

ARTICLE 9. — La société aura le droit d'établir et de conserver pendant toute la durée de la construction du réseau, un service de navigation à vapeur ou à voile, sur l'Euphrate, le Tigre et le Chatt-el-Arab, pour le transport des matériaux, agents, ouvriers et autres, destinés à la construction et à l'exploitation des nouvelles lignes.

Ce service fera partie intégrante du chemin de fer et jouira des mêmes exemptions de droits de douane et autres.

Dans le précédent projet de convention approuvé par la Porte, le monopole de cette navigation était nettement accordé à la société pour toute la durée de la concession du chemin de fer. Au moment de sanctionner ce projet, le sultan craignit l'impression que l'octroi définitif dudit monopole pouvait et devait produire sur les gouvernements russe et anglais, et il le réduisit à la période de construction du réseau.

Cette période sera forcément longue. Donc la société pourra non seulement créer, mais perfec-

tionner ses services de navigation avec un matériel affranchi de tous droits, et si, avant l'achèvement du réseau, elle n'a pas déjà obtenu que le monopole lui soit accordé, elle restera pour une très faible redevance fermière de ses mêmes services.

Toutefois, il ne faut pas oublier qu'il y a une douzaine d'années le sultan avait adjugé à la liste civile le privilège de la navigation sur l'Euphrate. En fait-il l'abandon à la société d'Anatolie, ou bien se réserve-t-il une participation aux bénéfices de cette entreprise? C'est un point qui reste à élucider.

Article 10. — La société pourra faire couper dans les forêts de l'État avoisinant la ligne les bois et charpentes nécessaires à la construction et à l'exploitation du chemin de fer, tout en se conformant au règlement y relatif.

Article 11. — Aussitôt que la société notifiera l'achèvement d'une section au ministère des travaux publics, celui-ci la fera visiter par une commission technique et procédera à une réception provisoire s'il y a lieu. Un an après cette réception provisoire aura lieu la réception définitive. Tous les frais de déplacecement de ces commissions techniques seront à la charge de la société.

Cette dernière pourra être autorisée à exploiter provisoirement des sections n'ayant que 40 kilomètres d'étendue.

Article 12. — Le gouvernement s'engage absolument à concéder à la société la construction et l'exploitation de tout nouvel embranchement qui aboutirait à la Méditerranée entre le port de Mersina et celui de Tripoli de Syrie.

Les conditions générales et la garantie kilométrique de cet embranchement seraient les mêmes que celles accordées aux lignes faisant l'objet de la présente convention.

Si le gouvernement décide l'établissement d'un chemin de fer ou d'un tramway à vapeur reliant Alep à la mer, il en accordera la concession à la société, à laquelle il accorde d'ores et déjà un droit de préférence pour les embranchements suivants :

1° Vers Marach,

2° Vers Aintab,

3° Vers Biredjik,

4° Vers Mardine,

5° Vers Erbil,

6° Du Diala vers Salahié et Tuz Kharmati,

7° D'El Badz à Ibetté.

Toutefois, lorsque le gouvernement aura notifié à la société son désir de voir établir ces embranchements, si, au bout d'un délai de neuf mois, la Société ne s'est pas prononcée, ces mêmes embranchements pourront être accordés à une autre compagnie.

Le gouvernement s'interdit d'accorder à d'autres qu'à la Société tout embranchement qui atteindrait la côte méditerranéenne entre le port de Tripoli de Syrie et celui de Mersina.

La société a exigé l'insertion de cette clause pour la raison suivante.

De Konia pour atteindre le port de Haïdar-Pacha, la marchandise d'exportation doit parcourir 760 kilomètres, et pour atteindre la Méditerranée il lui faut traverser la mer de Marmara, où les navires ont

à payer des droits de phare très coûteux ainsi que le droit du passage des Dardanelles. Or, la marchandise pauvre (les céréales surtout, qui forment la grosse part des exportations de Konia), ne peut supporter les frais d'un pareil transport. Si la société d'Anatolie veut expédier ses marchandises de Konia à Smyrne, par Afioun-Karahissar et la ligne de Kassaba, où son action a déjà commencé (voir p. 46), c'est encore un parcours de plus de 700 kilomètres.

De Konia à Adana, la nouvelle ligne aura à franchir une distance de 300 kilomètres. Entre Adana et le port de Mersina (67 kilomètres) existe un chemin de fer qui avait été concédé à une société franco-anglaise et que, depuis plus de dix ans, la société d'Anatolie, par ses instances et ses intrigues auprès du gouvernement turc, a toujours empêché d'obtenir la concession d'un prolongement quelconque. Après avoir lassé, sinon ruiné cette compagnie, les Allemands ont, à bon compte, obtenu la haute main sur cette ligne (voir p. 42).

Ce qui précède explique pourquoi la société d'Anatolie a pris toutes ses précautions pour qu'il ne puisse pas être fait concurrence à son port de Mersina, où la marchandise de Konia arrivera après un parcours de 367 kilomètres seulement.

Du moment que le gouvernement est lié avec elle pour la construction et l'exploitation de tout embranchement aboutissant au littoral entre Mersina

et Tripoli de Syrie, il est au moins probable qu'il n'en sera jamais établi qu'à la convenance de la société d'Anatolie.

Cependant, si des événements imprévus ou une insistance trop pressante du gouvernement venaient à se produire, la société ne serait pas à plaindre, puisque, si elle devait quand même construire cette ligne, celle-ci serait dotée d'une garantie kilométrique de 16.500 francs.

Quant à la promesse du gouvernement de concéder à la société les tramways à vapeur, c'est-à-dire la ligne à petit écartement qui pourrait être établie entre Alep et la mer, elle a été donnée sur les instances de cette société. Le sultan ne se soucie nullement de relier Alep à la mer, mais les Allemands entendent être seuls concessionnaires de voies ferrées dans ces régions.

Le précédent projet de convention accordait d'avance à la société d'Anatolie la concession des sept embranchements (Marach, Biredjik, etc.) dont il est question dans ce même article 12. Le sultan a fait demander aux Allemands de se contenter d'un droit de préférence, et ils y ont consenti. Qui pourrait d'ailleurs venir leur faire concurrence? Ils possèderont un matériel de construction important qu'ils auront complété avant de s'occuper de ces lignes, et dont ils auront regagné plusieurs fois la valeur; ils disposeront d'un personnel constructeur ayant déjà l'expérience du pays et fait au climat;

ils trouveront dans le stock de leur matériel roulant de quoi parer au commencement d'exploitation de ces lignes qu'aucun concessionnaire ne sera assez fou pour leur disputer. Les sacrifices auxquels on l'obligerait ne l'amèneraient qu'à être le tributaire de la société d'Anatolie.

Article 13. — La société aura le droit, en se munissant de l'autorisation des autorités locales, de construire et d'exploiter sur les points qu'elle jugera convenables des tuileries et des briqueteries. Les machines et outils destinés à ces usines jouiront des mêmes franchises et exemptions que celles accordées au matériel du chemin de fer.

Jusqu'ici les sociétés concessionnaires de chemins de fer étaient soumises aux mêmes règlements que les particuliers quand elles voulaient, pour les besoins de leur construction, monter des briqueteries et des tuileries. La société d'Anatolie, elle, verra tout le matériel et même le combustible nécessaire à ses tuileries et briqueteries affranchis de tous droits de douane et de tous droits intérieurs, ce qui mettra cette industrie aux mains de la société en rendant contre elle toute concurrence impossible.

Article 14. — Pendant toute la durée de la concession, le chemin de fer et ses dépendances, ainsi que son matériel fixe et roulant, seront tenus en parfait état d'entretien, conformément à l'article 16 du cahier des charges.

Article 15. — Dans le cas où, sans motif de force

majeure dûment constaté, la société n'aurait pas, dans les délais fixés, commencé les travaux d'une section, ou les laisserait inachevés, ou qu'elle aurait suspendu les transports, le gouvernement prendra les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service. Il est bien entendu et tout spécialement noté que tous frais et pénalités pouvant résulter de cette défaillance ne peuvent être supportés que par la section où elle se serait produite, toutes les autres sections restant indemnes de toute pénalité ou dépenses pouvant résulter de ce chef. Toute mesure de rigueur décidée par le gouvernement ne pourra être appliquée que *dix-huit mois* après notification.

Le contenu de cet article a déjà été expliqué sous l'article 3.

Article 16. — La société aura le droit de percevoir des droits de péage, conformément aux tarifs, à partir de la réception provisoire des ouvrages jusqu'à l'expiration de la concession.

Article 17. — Le transport des militaires des armées de terre et de mer, voyageant en corps ou isolément, tant en temps de guerre qu'en temps de paix, ainsi que du matériel et approvisionnements de guerre, des prisonniers, des condamnés, des agents de l'État, des valises postales, sera effectué conformément aux prescriptions du titre V du cahier des charges.

Article 18. — Comme garantie de l'exécution des présents engagements, la société versera un cautionnement de 30.000 (trente mille) livres turques, dans les caisses d'une société anonyme, banque reconnue par l'État. Ce versement sera fait en numéraire, fonds d'État ou titres d'une société anonyme garantie par l'État. Si le dépôt est fait en titres, ce sera au cours

du jour, la banque s'engageant à parfaire la différence en cas de baisse.

Le dépôt de ce cautionnement devra être opéré dans les trois mois suivant la remise du firman de concession et l'échange de la présente convention. Le cautionnement sera restitué à la société peu à peu, proportionnellement à l'étendue des travaux acceptés par l'État.

Un cautionnement de 30.000 l. t. (690.000 fr.) est dérisoire pour un réseau de 2.800 kilomètres. Ce n'est pas là d'ailleurs le seul avantage que cet article assure à la société d'Anatolie. Dans le cas de travaux du genre de ceux envisagés, il était toujours stipulé que, si le cautionnement est fait en fonds d'État, il devra être tenu compte d'une marge pour la baisse éventuelle. Cette marge était ordinairement de 5 pour 100. Ici, il est seulement mentionné que si le cautionnement est en fonds d'État, la banque qui en sera dépositaire devra parfaire la différence venant à se produire.

Article 19. — Après les trente premières années de la concession, le gouvernement aura le droit de racheter la ligne, à quelque époque que ce soit et jusqu'à la fin de la concession, moyennant le paiement d'une somme annuelle équivalant à 50 pour 100 des recettes brutes moyennes des cinq années précédant le rachat. A cet égard, il est bien précisé que ce paiement annuel, quelle que soit la moyenne ainsi reconnue, ne pourra être inférieur à la somme de 12.000 francs par kilomètre et par an.

Il est également stipulé que si, après rachat de la

ligne, le gouvernement ne l'exploitait pas lui-même, il serait tenu de donner à bail cette exploitation à la société.

Cet article ne diffère pas essentiellement des conditions portées jusqu'ici dans les autres conventions, quant au rachat éventuel par l'État après trente ans d'exploitation, mais le minimum auquel la société aurait droit est ici très fortement majoré. Ordinairement, il est établi que quelle que soit la moyenne de la recette kilométrique obtenue pour les cinq dernières années d'exploitation précédant le rachat, la société concessionnaire ne pourra recevoir pendant tout le délai à courir jusqu'à la fin de sa concession une indemnité moindre de 50 pour 100 de la garantie kilométrique fixée par la concession. Cette somme est même parfois forcée de quelques fractions pour la faire arriver à un chiffre rond.

En vertu de ce principe, la société d'Anatolie, qui doit pour ses nouvelles lignes recevoir une garantie kilométrique de 16.500 francs, aurait en cas de rachat à toucher jusqu'à la fin de sa concession la moitié, soit 8.250 francs par kilomètre. On aurait pu à la grande rigueur porter ce chiffre à 9.000 francs; celui de 12.000 est injustifiable.

Une innovation non moins importante se trouve dans le dernier paragraphe de ce même article 19, paragraphe établissant que si, après rachat, le gouvernement n'exploitait pas lui-même, il

devrait donner l'exploitation à bail à la société.

Article 20. — A l'expiration de la concession, le gouvernement sera substitué à tous les droits de la société concessionnaire sur le chemin de fer et ses dépendances, ainsi que sur le matériel et sur les matériaux, et entrera en jouissance des produits y afférents.

Il sera procédé à la remise de la ligne et de ses dépendances libres de toute dette et engagement, au gouvernement, et à l'achat par ce dernier du matériel et approvisionnements, conformément à l'article 22 du cahier des charges.

Article 21. — A l'exception du personnel de la direction, de la comptabilité et des services techniques, les employés et agents de la société seront pris parmi les sujets ottomans. Ils porteront le fez et la tenue qui sera fixée et adoptée par le gouvernement.

Article 22. — La société aura le droit d'exploiter toutes les mines non encore concédées, dans une zone de 20 kilomètres de l'axe de la voie. Elle devra se munir de l'autorisation nécessaire pour ces exploitations.

Elle pourra de même opérer des coupes dans les forêts avoisinant la ligne, soit pour obtenir du bois, soit pour faire du charbon.

Article 23. — La société aura le droit d'exploiter et de construire : à Bagdad sur le Tigre, à Bassora sur le Chatt-el-Arab, et sur un point à fixer du littoral du golfe Persique des ports, avec toutes les installations nécessaires pour l'accostage à quai des navires, l'embarquement, le débarquement et la mise en magasin des marchandises.

Les projets de ces ports devront être présentés dans

un délai maximum de huit ans et la construction devra en être achevée au plus tard en douze ans, à partir de l'échange de la présente convention.

Ces trois ports feront partie intégrante du chemin de fer et leurs recettes nettes seront versées au compte des recettes nettes du chemin de fer.

Tout le matériel et les matériaux pour la construction et l'exploitation de ces ports seront affranchis de tous droits de douane et autres.

A l'expiration de la concession, ces ports et leurs installations feront gratuitemenl retour à l'État.

Dans le cas où la société n'exécuterait pas l'un ou l'autre de ces ports, dans les délais ci-dessus indiqués le gouvernement pourra en donner la concession à des tiers.

En tout cas, la société pourra, pendant la période de construction du chemin de fer, établir sur ces trois points des installations provisoires, pour le débarquement du matériel et des matériaux destinés au chemin de fer. Ces installations provisoires devront, après l'achèvement du chemin de fer, être supprimées si le gouvernement le demande.

La société, en installant ses services de navigation sur l'Euphrate, le Tigre et le Chatt-el-Arab, et en créant des installations provisoires de débarquement et d'embarquement à Bagdad, Bassora, ainsi qu'au golfe Persique, aura huit ans pour étudier les avantages que pourraient présenter pour elle la construction et l'exploitation sur ces points de ports définitifs.

Article 24. — La société pourra établir, là où le besoin s'en fera sentir et sur les dépendances du chemin

de fer, des dépôts et magasins pour les marchandises devant être expédiées par ledit chemin de fer. L'usage de ces dépôts et magasins sera facultatif pour le public.

Vingt-cinq pour cent de la recette nette obtenue par ces dépôts reviendra à l'État.

Ces dépôts et magasins, ainsi que leurs installations fixes, deviendront, à la fin de la concession, la propriété de ce dernier, conformément à l'article 20 du cahier des charges.

Dans les contrées que desservira le nouveau réseau, les cultivateurs, là où il y en a, manquent d'abris pour leurs denrées. Cette partie de l'entreprise sera donc rémunératrice.

Article 25. — La société est autorisée à utiliser l'énergie électrique qu'elle aura fait produire par les chutes d'eau naturelles ou les barrages qu'elle aura établis, pour l'éclairage des stations et les divers services de l'exploitation. Si la société se décide à user de l'électricité pour sa traction, elle donnera à l'État 50 pour 100 de l'économie venant à ressortir pour elle de l'emploi de ce système.

Cet article accorde à la société le monopole, pour l'obtention de la force électrique, des chutes d'eau naturelles et de celles qu'elle obtiendra par la création de barrages.

La société utilisera évidemment l'électricité pour l'éclairage de ses trains, de ses stations, et pour certains autres services de l'exploitation ; mais elle pense beaucoup moins à se servir de l'électricité

pour sa traction qu'à se précautionner pour l'éclairage des villes existant sur l'immense périmètre qu'englobera son réseau, tout comme elle veut être prête à fournir l'énergie électrique aux usines qui s'installeront tôt ou tard aux environs de ses lignes.

Article 26. — Le gouvernement pourra faire élever à ses frais des retranchements et travaux de défense sur les points de la ligne principale et des embranchements, où il le jugera nécessaire.

Article 27. — Les objets d'art et antiquités découverts pendant les travaux seront soumis aux règlements régissant la matière; toutefois, le concessionnaire sera dispensé de la formalité de présenter une demande et d'obtenir une autorisation pour les rechercher.

Article 28. — La société sera tenue de présenter au ministère des travaux publics un état mensuel de toutes les recettes. Ces états devront être adressés conformément aux prescriptions de l'article 17 du cahier des charges.

Article 29. — Dans le cas où, sans un motif de force majeure dûment constaté, la société n'aurait pas, dans les délais fixés, commencé les travaux, ou aurait interrompu le service des transports, le gouvernement lui donnerait un premier avis pour qu'elle eût à se mettre en règle. Si, *dix-huit mois* après la notification de cet avis, la société n'avait pas régularisé sa situation, le gouvernement prendrait, aux frais et risques de la société, les mesures nécessaires pour assurer le service. Il est bien entendu que la section où l'irrégularité se serait produite serait *seule* responsable pour les frais résultant de l'irrégularité commise.

Tant que la ligne principale ne sera pas achevée, l'exploitation ne pourra pas fonctionner entre Bagdad et Bassora.

Cet article est une répétition de l'article 15. Il a été demandé par la société, qui d'autre part a laissé insérer la clause que, tant que la ligne principale ne sera pas achevée, l'exploitation ne pourra pas fonctionner entre Bagdad et Bassora.

Cette clause aurait été dictée par le sultan lui-même, qui craindrait qu'une entente n'intervienne au sujet du golfe Persique entre l'Allemagne et l'Angleterre avant qu'il puisse lui-même envoyer, par terre, des troupes dans cette direction.

Article 30. — La société établira gratuitement, sur les points désignés par le gouvernement, les locaux nécessaires aux bureaux des agents chargés du contrôle de l'État et des employés de la douane, des postes et de police.

Article 31. — La société concessionnaire devra établir, à ses frais, une ligne télégraphique sur tout le parcours de la ligne principale et de tous les embranchements; cette ligne ne pourra pas servir aux correspondances privées et n'ayant pas trait à l'exploitation du chemin de fer.

Le gouvernement pourra faire usage des poteaux de la société pour l'établissement d'une ligne télégraphique; dans le cas où ces poteaux ne suffiraient pas aux besoins de ce service, le gouvernement aura le droit de faire établir, à ses frais, d'autres poteaux sur le parcours des voies, ou d'installer, en cas de rupture ou de dérangement de ces lignes, des télégraphistes

dans les stations, pour la transmission, par les lignes de la société, des dépêches officielles importantes, à la condition toutefois de n'apporter aucune entrave au service du chemin de fer.

ARTICLE 32. — Le concessionnaire aura le droit de faire transporter avec ses propres moyens de transport, et sans payer aucune taxe à l'administration des postes de l'empire, les correspondances et valises concernant exclusivement le service du chemin de fer.

ARTICLE 33. — Le gouvernement s'engage à faire desservir par l'administration de la *Mahsoussé* la ligne entre la capitale et Haïdar-Pacha par trois bateaux neufs, fournissant en service une moyenne à l'heure de 14 milles marins de 1855 mètres.

Si dans un délai d'un an, compté à partir de l'échange de la présente convention, l'administration de la *Mahsoussé* n'organisait pas le service comme il est dit ci-dessus, la société concessionnaire aura le droit d'opérer le transport des voyageurs et des marchandises entre le pont de Karakeuz et Haïdar-Pacha et *vice versa*, à la condition de choisir les officiers et équipages de ces bateaux parmi les anciens officiers et matelots de la flotte impériale, ou parmi les élèves diplomés de l'école navale.

Les bateaux de la société concessionnaire feront le service au lieu et place de ceux de la *Mahsoussé*, tout en restant affectés audit service de transport, et la société concessionnaire versera annuellement à cette administration une somme égale à 50 pour 100 des recettes brutes afférentes au transport des voyageurs et des marchandises effectué par elle entre les points susmentionnés.

De l'excédent des recettes on déduira :

1° Les frais d'exploitation;

2° Une annuité égale à 8,30 pour 100 du capital nominal de premier établissement affecté à l'acquisition des bateaux.

L'excédent, après défalcation de ces sommes, sera versé au compte des recettes nettes du réseau du chemin de fer garanti.

Le montant du capital de premier établissement sera arrêté après l'achat des bateaux.

Il est entendu que si les recettes ne permettent pas de faire face aux frais précités, la société n'aura rien à réclamer au gouvernement. Par contre, elle pourra prélever le déficit sur les années suivantes.

Les bateaux de la société seront assimilés à ceux de la flotte de la *Mahsoussé* et jouiront par conséquent des mêmes droits et privilèges que ces derniers.

Il existe à Constantinople une petite flotte commerciale, naviguant sous pavillon ottoman et dénommée Compagnie *Mahsoussé*. Il ne s'agit point d'une compagnie, mais bien d'un certain nombre de paquebots, tous mauvais, qu'achète le ministère de la marine et auxquels il fait faire le cabotage sur le littoral ottoman.

Les lignes les plus productives sont celles de la banlieue, qui font le service entre le port de Constantinople, les îles des Princes, Kadikeuil et Haïdar-Pacha (1). Tous ces services sont faits d'une façon déplorable et la société d'Anatolie n'a pu obtenir jusqu'ici que son échelle de Haïdar-Pacha fût desservie avec régularité.

(1) Ne pas confondre la *Mahsoussé* ou le *Chirket* qui dessert les deux rives du Bosphore et qui est bien une société ottomane.

Elle a donc demandé et obtenu les conditions figurant à l'article 33 de sa nouvelle convention.

Le ministère de la marine, tenant à ne pas perdre la gestion d'un service sur lequel il gagne énormément, s'est hâté de commander dès le mois de février 1902 aux usines du Haut-Danube quatre bateaux à passagers d'un type convenable et devant fournir, en service, une marche moyenne de 13 nœuds à l'heure. Or, les bateaux sur le point d'être prêts, l'arsenal n'avait pas la première piastre pour les payer. Force a bien été au ministère de la marine de demander à la société d'Anatolie de lui venir en aide et il est intervenu l'arrangement que voici :

La société paiera directement à l'usine du Haut-Danube, contre remise des quatre paquebots, ce après les épreuves d'usage, la somme de 120.000 livres turques (2.760.000 fr.). Cette somme, portant un intérêt de 5 pour 100, sera reprise par la Société sur les recettes des lignes desservant Haïdar-Pacha et Kadikeuil, ligne dont elle dirigera elle-même le service.

Les capitaines, mécaniciens, timoniers et matelots pourront être désignés par le ministère de la marine, mais la société, qui aura à bord des contrôleurs, marins et mécaniciens, fera changer ceux des hommes qui seront reconnus incapables.

La société contrôlera également la distribution des billets de passage et encaissera *toutes* les

recettes. Elle subviendra naturellement aux dépenses, payant le personnel du bord et celui des échelles, prenant aussi sur les recettes la solde de ses propres contrôleurs.

La société n'acceptera comme combustible que du charbon de Cardiff de la meilleure qualité, qui lui sera fourni par l'arsenal, auquel elle en paiera le montant, comme elle paiera à ce même département les autres fournitures et les réparations que les paquebots pourront avoir à subir.

Il est possible que les prix de ces fournitures et de ces réparations soient fortement majorés. La société n'y perdra rien cependant, puisque tout cela sera pris sur des recettes dont le solde sera plus que suffisant pour la couvrir de son avance, intérêts compris. C'est au fond le gouvernement turc qui y perdra, selon son habitude.

Par l'opération qui vient d'être expliquée, la société d'Anatolie escompte en quelque sorte l'exécution de l'article 33 et elle s'achemine à la prise de possession de la flotte commerciale ottomane, ce qui pourra ne pas tarder beaucoup, la pénurie financière de l'arsenal aidant.

Article 34. — La société anonyme qui sera substituée au concessionnaire devant être ottomane, toutes contestations ou différends qui surviendraient, soit entre le gouvernement et le concessionnaire ou la société, soit entre le concessionnaire ou la société et des particuliers, par suite de l'exécution ou de l'interprétation

de la présente convention et du cahier des charges y annexé, seront déférés aux tribunaux compétents ottomans.

Article 35. — Le gouvernement garantit aux concessionnaires le paiement d'une annuité de 12.000 francs par kilomètre de chemin de fer construit et exploité, et le paiement, à titre de frais d'exploitation, d'une somme de 4.500 francs par kilomètre exploité. Si les recettes kilométriques brutes de la ligne dépassaient 4.500 francs, la totalité du montant dépassant cette somme, jusqu'à concurrence de 10.000 francs, reviendra au gouvernement et 60 pour 100 des recettes brutes dépassant 10.000 francs reviendront de même au gouvernement et 40 pour 100 à la société.

Les surplus ci-dessus mentionnés, revenant au gouvernement, seront affectés à titre de garantie au paiement de l'annuité indiquée au premier paragraphe du présent article.

Après encaissement de cette annuité et s'il y avait surplus du chef des recettes opérées, ce surplus serait immédiatement versé par la société à l'endroit que lui indiquerait le gouvernement.

Il est bien entendu que, si le montant des recettes brutes (trafic) n'atteignait pas la somme de 4.500 francs, le montant des sommes à affecter au paiement du déficit en provenant et de l'annuité ci-dessus mentionnée, ainsi que le mode de paiement de ces sommes, seraient ultérieurement arrêtés d'un commun accord entre le gouvernement et la société.

Il est également entendu que le paiement desdites sommes sera directement fait à la société par les soins de l'administration de la dette publique ottomane.

Il est enfin absolument convenu que l'annuité de 12.000 fr. par kilomètre sera prise sur des affectations spéciales à dé-

terminer d'un commun accord entre le gouvernement et la société.

La mise à exécution de la présente convention est subordonnée à l'accomplissement des formalités relatives auxdites affectations spéciales.

Cet article, assez peu clair et mal rédigé, vise au trompe-l'œil. On le comprend assez vite néanmoins.

Jusqu'ici, toutes les conventions accordant une garantie kilométrique aux concessionnaires mentionnaient qu'il s'agissait d'une *garantie kilométrique brute*. Cette fois, pour ne pas indiquer un gros chiffre tout d'abord, il est déclaré que la société concessionnaire jouira d'une annuité de 12.000 francs par kilomètre, puis il est ajouté aussitôt que la société recevra 4.500 francs pour ses frais d'exploitation, ce qui revient à promettre une garantie kilométrique brute de 16.500 francs.

Si les recettes brutes de la ligne s'élèvent à 10.000 francs par kilomètre, la Société, après avoir gardé les 4.500 francs de frais d'exploitation, remettra le solde, 5.500 francs, au gouvernement. Ce sera une atténuation pour celui-ci, qui aura déjà fourni des affectations spéciales pour la garantie nette de 12.000 francs.

Quand les recettes brutes de la ligne dépasseront 10.000 francs, 60 pour 100 de cet excédent reviendront au gouvernement; mais celui-ci devra, en garantie supplémentaire des affectations cou-

vrant l'annuité de 12.000 francs, verser ces 60 pour 100 dans la caisse de la dette publique ottomane, et pour lui éviter cette peine, ce sera la société qui fera elle-même ce versement.

Quant aux 40 pour 100 revenant à celle-ci, elle n'en devra compte qu'à ses actionnaires.

Le quatrième paragraphe du présent article 35 signifie simplement que lorsque les recettes et l'annuité auront suffi à payer la garantie de 16.500 francs, le gouvernement pourra reprendre les 60 pour 100 déposés.

Dans ce même article, la société a tenu avec raison à ce qu'il fût fait mention des affectations spéciales devant amener le paiement de la garantie, et enfin qu'il fût bien établi que la mise en exécution de l'entreprise concédée était absolument subordonnée à la sécurité que présenterait le paiement de la garantie.

En réalité, le gouvernement est lié, la société ne l'est pas.

Article 36. — Pour pouvoir déterminer la moyenne des recettes kilométriques des nouvelles lignes en exploitation, il sera, au fur et à mesure de leur mise en exploitation, fait masse de toutes les recettes nettes des ports et installations qui seront créés en vertu de la présente convention.

La moyenne ainsi obtenue servira de base pour fixer le montant des sommes à payer conformément au précédent article.

Article 37. — La société est tenue et autorisée à

faire circuler une fois par semaine un train marchant à grande vitesse entre Haïdar-Pacha et Bagdad et *vice versa*.

En outre des trains mixtes, la société organisera des trains directs qui devront au moins une fois par semaine circuler entre Haïdar-Pacha et Alep et *vice versa*. Ces trains iront au moins une fois toutes les deux semaines jusqu'au golfe Persique.

La vitesse de ces trains directs ne pourra, dès leur création, être moindre de 40 kilomètres à l'heure. Quand le réseau sera achevé, cette vitesse devra atteindre jusqu'à 75 kilomètres à l'heure. Il s'ensuit naturellement qu'il faut dès maintenant se préoccuper de la réfection de la ligne actuellement exploitée de Haïdar-Pacha-Angora et Eski-Chéhir-Konia, sur laquelle n'ont circulé jusqu'ici que des trains à très petite vitesse. Ces travaux de réfection ne peuvent être estimés à moins de 8 millions de francs, en y comprenant, comme de juste, la ligne d'Eski-Chéhir-Konia. La société prend à sa charge cette avance de 8 millions de francs. Pour la lui rembourser, le gouvernement lui accorde, pendant trente ans, une annuité de 350.000 francs, devant couvrir le service des intérêts et de l'amortissement de l'avance précitée de 8 millions de francs. Cette annuité prendra cours dès le commencement des travaux d'amélioration.

La société recevra plus tard, lorsque commencera la circulation des trains express, une seconde annuité de 350.000 francs, applicable aux frais spécialement causés par ces trains rapides, lesquels ne commenceront à marcher que quand la nouvelle ligne atteindra Alep.

Ces deux annuités de 350.000 francs chacune seront gagées sur les revenus dîmiers affectés à la garantie

kilométrique de la ligne Haïdar-Pacha-Angora, revenus qui laissent une plus-value suffisante pour le service de ces deux annuités.

La vitesse de 40 kilomètres pour trains directs est très suffisante dans les contrées que parcourt et que parcourra le réseau. Celle de 75 kilomètres serait non seulement inutilement coûteuse, mais encore dangereuse. Malgré les réfections que promet la société pour les lignes déjà exploitées et malgré les soins qu'elle apportera à la construction des nouvelles lignes (toutes choses pour lesquelles, d'ailleurs, elle se fait très largement payer), une vitesse de 75 kilomètres à l'heure, arrêts compris, amène à une marche réelle, entre stations, de 90 kilomètres. Or, sera-t-il possible d'éviter qu'il y ait sur plusieurs points de la ligne principale des déclivités beaucoup trop fortes et des courbes à développement trop réduit pour qu'une pareille vitesse puisse être pratiquée? C'est au moins douteux.

Dans le précédent projet de convention, il avait été établi que pendant les dix premières années d'exploitation les trains express marcheraient à 40 kilomètres à l'heure et que leur marche serait ensuite poussée jusqu'à 55 kilomètres à l'heure, ce qui était déjà beaucoup.

Pourquoi donc a-t-on ensuite inséré la clause prévoyant la marche à raison de 75 kilomètres? Il n'est pas sans intérêt d'en connaître le motif, qui m'a été donné par un homme fort bien informé.

Les négociations relatives à cette dernière convention touchaient à leur fin lorsque le ministre des travaux publics, Zihni pacha, fut prévenu qu'il venait d'être dénoncé au sultan comme devant recevoir de la société d'Anatolie, à titre de rémunération du concours qu'il prêtait à celle-ci, un backchich considérable.

Épouvanté, le ministre fit appeler le conseiller technique de son département, lui raconta la dénonciation dont il venait d'être victime et lui demanda quel pourrait être le moyen de repousser cette « infâme » calomnie.

L'ingénieur répondit qu'il fallait faire ressortir les sacrifices que devait s'imposer la société d'Anatolie pour construire une ligne irréprochable sur laquelle pourraient circuler des trains très rapides, marchant jusqu'à 75 kilomètres à l'heure, ce qui flatterait le sultan; qu'il faudrait en même temps insister sur le préjudice que la création du nouveau réseau turc causerait à la Russie. Après avoir recommandé à son conseiller technique de présenter un rapport dans ce sens, le ministre, assure-t-on, fit appeler le directeur général de la société d'Anatolie, M. Zander, et son directeur adjoint, M. Huguenin. Il leur exposa la situation, les suppliant d'accepter la vitesse de 75 kilomètres, en leur faisant remarquer qu'elle pourrait bien n'exister jamais que sur le papier, la société devant jusqu'à l'achèvement lointain de la ligne principale

du nouveau réseau trouver bien des occasions de faire adoucir les rigueurs de cette clause. D'abord, les directeurs refusèrent énergiquement de céder à une exigence qu'ils jugeaient folle et périlleuse. Puis, sur les insistances opiniâtres du ministre, ils dirent qu'elle pourrait être acceptée si des compensations convenables étaient consenties par le gouvernement. Ils amenèrent ainsi Zihni pacha à admettre que la réfection de la ligne Haïdar-Pacha-Eski-Chéhir-Angora, ainsi que celle d'Eski-Chéhir-Konia, coûterait 8 millions. Les directeurs consentirent alors à admettre que leur société ferait l'avance de cette somme, à la condition qu'elle serait remboursée par l'État au moyen d'une annuité de 350.000 francs payable pendant trente ans, à partir du commencement des travaux de réfection et gagée sur les revenus dîmiers affectés à la garantie kilométrique de Haïdar-Pacha-Angora. Le ministre admit aussi que les frais nécessités par la circulation de trains rapides entre Konia, Bagdad, Bassora et le golfe Persique ne seraient pas moindres de 350.000 francs par an, et que cette annuité gagée également sur les revenus dîmiers affectés à la ligne Haïdar-Pacha-Angora, serait servie à la société à partir de l'inauguration de la ligne principale du nouveau réseau jusqu'à la fin de la concession.

L'annuité de 350.000 francs, ou pour mieux dire la somme de 8 millions, applicable à la réfection

de la ligne Haïdar-Pacha-Eski-Chéhir-Konia (757 kilomètres) est très exagérée, même si on ajoute les 263 kilomètres séparant Eskir-Chéhir d'Angora, partie de la ligne sur laquelle des réparations sont inutiles, puisque la circulation de trains rapides n'y sera pas pratiquée.

La société devant procéder à la réfection dès le commencement des travaux de la nouvelle ligne, et ces travaux devant quand même être entrepris cette année, l'annuité de 350.000 francs prendra cours aussitôt. La société n'aura donc qu'à commencer sur l'ancien réseau la réfection, à y exécuter pour 100.000 francs de travaux et à continuer ainsi pendant quatre ans, au bout desquels elle aura dépensé 400.000 francs, et encaissé 1.400.000 francs; elle aura d'ailleurs largement le temps de faire tous ses travaux d'amélioration avant que la ligne principale du nouveau réseau soit construite.

Quant à l'annuité de 350.000 francs que doit, pendant toute la durée de la concession, toucher la société pour les frais spéciaux que lui occasionneront les services de ses trains rapides, il suffit de voir au présent article quel sera le nombre de ces trains pour comprendre que cette subvention est extrêmement élevée.

Un point est encore à remarquer. La société n'a aucune inquiétude à concevoir pour la rentrée de ces deux annuités. Et voici pourquoi. Ces annuités sont, comme il a été dit plus haut, gagées sur les

revenus dîmiers affectés à la ligne de Haïdar-Pacha-Angora, à titre de garantie kilométrique.

Sur les 578 kilomètres formant l'étendue de cette ligne, 92 kilomètres (section de Haïdar-Pacha-Ismidt) jouissent d'une garantie kilométrique de 10.300 fr. soit .... 947.600 fr.

La section Ismidt-Angora (486 kilom.) a une garantie de 15.000 fr. soit 7.290.000

C'est donc un total de .... 8.237.600 fr. qui est garanti à la société d'Anatolie.

Or, elle a fait en 1901, sur sa ligne Haïdar-Pacha-Angora, une recette moyenne de près de 13.000 francs par kilomètre.

Admettons que cette recette a pu être exceptionnelle, et réduisons-la à 11.000 francs.

Il manquerait alors 4.000 francs par kilomètre et ces 4.000 francs une fois payés à la société, soit $486 \times 4.000 = 1.944.000$, il resterait sur la garantie un solde de 5.346.000 francs pour payer une annuité de 700.000 francs (1).

ARTICLE 38. — Si le gouvernement en exprime le

(1) Remarquons que dans ce décompte les 92 kilomètres séparant Haïdar-Pacha d'Ismidt ne sont pas compris, cette section n'ayant droit qu'à une garantie de 10.300 francs. Ledit décompte porte sur les 486 kilomètres formant la section Ismidt-Angora.

désir, la société devra construire un embranchement partant d'un point de la ligne à déterminer et se dirigeant sur Diarbékir et Kharpout. La construction et l'exploitation de cet embranchement se feront aux mêmes conditions que celles de la ligne principale. Ledit embranchement jouira donc de l'annuité de 12.000 francs et des frais d'exploitation de 4.500 francs.

Il ne paraît pas que le gouvernement doive se presser de faire construire des embranchements sur Diabékir et Kharpout, mais la société a tenu à s'assurer de ces lignes pour le cas où elles seraient décidées. Pour Diarbékir, la ligne s'exécuterait assez facilement et la garantie de 16.500 francs laisserait un sérieux bénéfice.

Pour atteindre Kharpout, sis en pleine montagne du Kurdistan, il y aurait à surmonter de grosses difficultés topographiques. La Russie s'opposerait d'ailleurs à ce que les Allemands vinssent à Kharpout, qui peut être compris dans le bassin de la mer Noire, où le sultan a promis de ne pas créer de voie ferrée sans l'approbation russe.

Article 39. — Le gouvernement a décidé que c'est à Alep que doit se faire un jour le raccordement du réseau faisant l'objet de la présente convention avec la ligne Beyrouth-Damas-Hamah. Si ce raccordement n'était pas exécuté par la société exploitant ladite ligne, la société d'Anatolie aurait un droit absolu de préférence pour la construire et l'exploiter.

Il est probable que si le raccordement de la ligne Beyrouth-Damas et prolongement avec le réseau

Bagdad se fait, il sera concédé à la société d'Anatolie.

Article 40. — La société concessionnaire remettra au ministre des travaux publics et à l'administration de la dette publique, dans le courant du mois de janvier de chaque année, les comptes sur la base desquels elle réclame les sommes nécessaires pour parfaire la garantie kilométrique, comptes qui auront dû au préalable être vérifiés et approuvés par le commissaire impérial.

Le gouvernement s'engage à faire, dans les deux mois suivant la remise de ces comptes, connaître à l'administration de la dette publique le montant des sommes dues à la société pour le paiement immédiat dudit montant.

Article 41. — La société aura le droit d'établir, entre la station de Hamidié et le port de Castabol, un embranchement provisoire pour le transport du matériel et des matériaux nécessaires au chemin de fer. Il est toutefois entendu qu'après l'achèvement du chemin de fer, la société devra, si le gouvernement lui en notifie la demande, enlever les rails de cet embranchement provisoire.

Il est bien entendu que ledit embranchement ne profitera pas de la garantie prévue à l'article 35 de la présente convention, à moins que le gouvernement n'en autorise l'exploitation régulière.

Ainsi qu'il a été expliqué plus haut, la société, ayant racheté la ligne Adana-Mersina, pourra de ce dernier port expédier à Adana d'abord, au delà ensuite, le matériel et les matériaux qu'elle fera venir de l'étranger. On ne voit donc pas très bien

pourquoi elle construirait à nouveaux frais un embranchement, pour son service, entre Hamidié et Castabol. Peut-être la société songe-t-elle que si, au cours de la construction du nouveau réseau, elle juge que l'exploitation de cet embranchement peut être profitable, il lui sera alors facile d'en obtenir la concession définitive?

Article 42. — Les terrains acquis par le chemin de fer, ses carrières et ses balastières devront être strictement bornés aux besoins de la construction et de l'exploitation.

Cet article n'est qu'une démonstration de zèle du ministre des travaux publics. Zihni pacha, après l'avis donné au sultan relativement au backchich que ses ennemis lui attribuaient, a exigé cette répétition. (Voir le commentaire de l'article 37.)

Article 43. — Les agents des douanes devront s'assurer très exactement que le matériel arrivant à l'adresse de la société est bien destiné au chemin de fer ou à ses dépendances.

Cet article est du même genre que le précédent et a été inséré pour le même motif. Il est naturellement d'usage que les agents douaniers visitent les envois devant être admis en franchise. Mais, outre qu'ils ne se connaissent pas en matériel et en matériaux, si quelques difficultés venaient à s'élever, la société, qui sera toute-puissante dans l'intérieur, pourra toujours les aplanir au moyen de très légères rémunérations.

ARTICLE 44. — Il est stipulé une fois encore que les marchandises placées dans les dépôts et magasins de la société seront bien destinés à être transportés.

Répétition exigée par le zélé ministre des travaux publics.

ARTICLE 45. — Le gouvernement demande qu'il soit créé sur certains points désignés par lui des stations militaires; la société s'engage à exécuter à ses propres frais, pour ces installations, des travaux dont le prix pourra s'élever jusqu'à 4 millions de francs.

Cet article préoccupe fort, et à juste titre, les ambassades de Russie et d'Angleterre.

ARTICLE 46. — La société s'engage à servir pendant toute la durée de sa concession un don annuel de 500 l. t. à l'asile des pauvres de Constantinople.

Eu égard à l'importance de l'affaire conclue, l'annuité de 500 livres turques que la Société s'engage à servir à l'asile des pauvres ne constitue pas un gros sacrifice.

Constantinople, le 8/21 janvier 1902.

N.-B.— C'est en réalité le 18/31 janvier que la convention a été signée, mais le ministre a voulu que la date du 8/21 déjà portée fût maintenue.

En somme, sur les quarante-six articles de cette convention, vingt-sept sont conformes aux usages

observés jusqu'ici pour l'établissement de contrats de ce genre, ou sont insignifiants.

Il existe donc, dans ladite convention, dix-neuf articles basés sur des innovations toutes favorables à la société concessionnaire allemande.

Les voici résumés :

ARTICLE PREMIER. — Pas de délai pour l'exécution des travaux.

ARTICLE 2. — Prolongation de la concession des lignes exploitées de Haïdar-Pacha-Angora et d'Eski-Chéir-Konia, d'une étendue totale de 1.020 kilomètres.

ARTICLE 3. — Division du réseau en sections de 200 kilomètres indépendantes les unes des autres par rapport à toute pénalité que pourrait appliquer le gouvernement.

Délai de dix-huit mois pour la remise des plans et projets de chaque section, de *huit* ans pour l'achèvement de la *première* section.

ARTICLE 4. — Extension sans précédents des cas de force majeure.

ARTICLE 6. — Livraison en deux mois des terrains expropriés, dont la remise aux concessionnaires subissait toujours des retards très préjudiciables à ceux-ci.

ARTICLE 9. — Droit de navigation sur le Tigre, l'Euphrate et Chatt-el-Arab, pendant toute la période de construction. Ce droit équivaut à un monopole.

ARTICLE 12. — Concession anticipée de tout embranchement se détachant du réseau pour aboutir à la Méditerranée, entre le port de Mersina et celui de Tripoli de Syrie, et droit de préférence sur sept embranchements dont le gouvernement pourrait vouloir la création; la société aura un délai d'option de neuf mois à partir du moment où la décision du gouvernement turc lui sera signifiée.

ARTICLE 13. — Accorde, en fait, le monopole des briqueteries et tuileries à créer dans les régions que desservira le réseau.

ARTICLE 15. — Confirme que toute pénalité que le gouvernement serait en droit d'appliquer ne pourrait l'être qu'après les dix-huit mois suivant la notification faite à la société.

ARTICLE 18. — Cautionnement insignifiant par rapport à l'importance de l'entreprise.

ARTICLE 19. — Majoration inusitée de l'annuité que le gouvernement aurait à payer par kilomètre à la société au cas où il rachèterait les lignes. Droit de la société de rester fermière desdites lignes, si le gouvernement ne les exploitait pas lui-même

ARTICLE 23. — Privilège pour la société de construire et d'exploiter les trois ports qu'il pourrait lui convenir de créer à Bagdad, à Bassora et sur le golfe Persique; délai de huit ans laissé à la société pour se prononcer à cet égard.

ARTICLE 25. — Monopole de l'usage des cours

d'eau, où la société, pour l'obtention de la force électrique, aura le droit de profiter des chutes naturelles et d'en créer par des barrages.

Article 29. — Le gouvernement ne pourra frapper de pénalités que des sections de 200 kilomètres isolément (répétition de l'article 3).

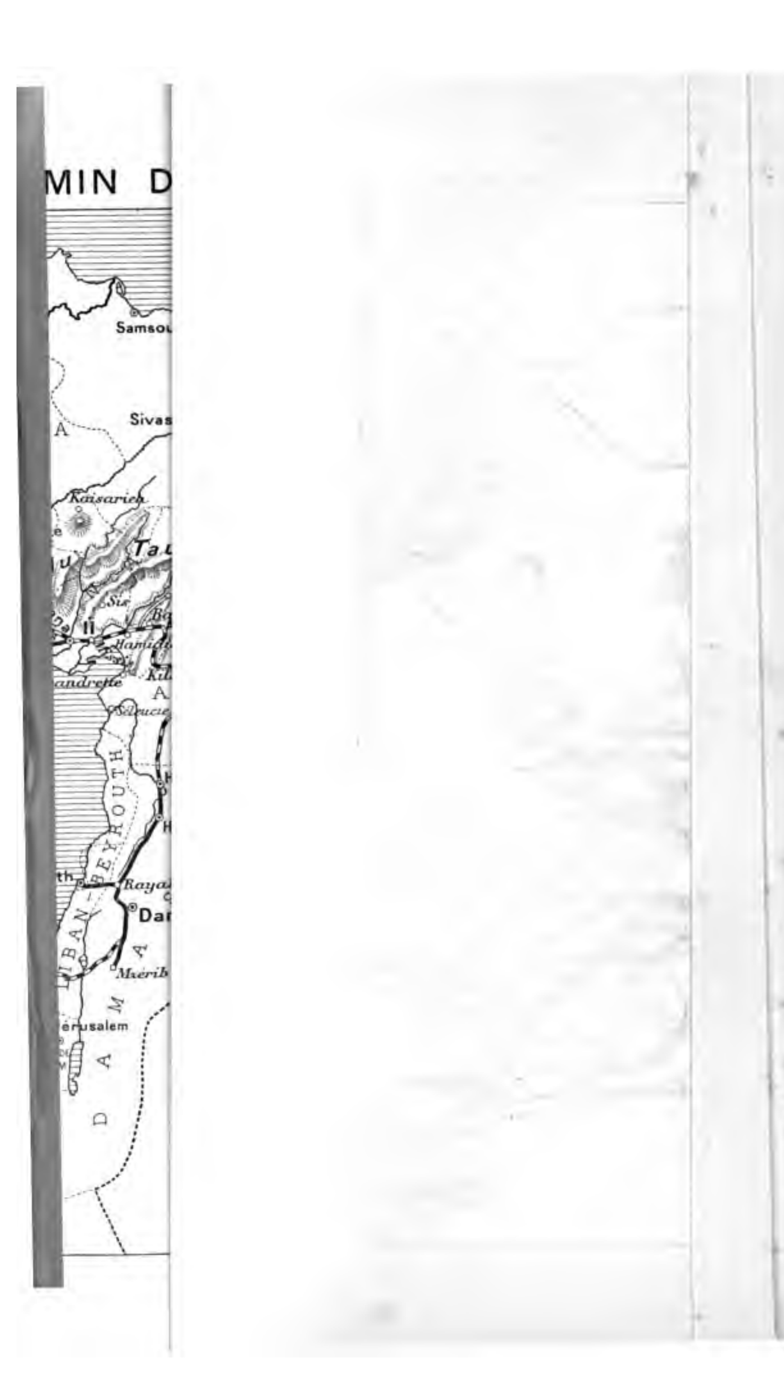
Article 33. — Privilège pour la société d'exploiter le service maritime entre le port de Constantinople et celui de Haïdar-Pacha, si le ministre de la marine n'améliore pas ce même service qu'il a détenu jusqu'ici.

Article 35. — Garantie-kilométrique nette de 12.000 francs, le gouvernement acceptant à sa charge 4.500 francs par kilomètre pour frais d'exploitation, ce qui équivaut à une garantie kilométrique de 16,500 francs.

Article 37. — Avantages pécuniaires assurés à la société pour la circulation des trains rapides sur la ligne principale du réseau.

Article 38. — Concession assurée, avec la garantie kilométrique de 16.500 francs, d'embranchements sur Diarbékir et Kharpout.

Article 41. — Droit de la société d'établir, pour le transport de son matériel et de ses matériaux, une ligne de la station de Hamidié à Castabol et de créer un port sur ce dernier point.


MIN D
Samsou
Sivas
Kaisarieh
Ta
Séleucie
BEYROUTH
LIBAN
Raya
Dar
Mzerib
Jérusalem
D A M A

CHAPITRE III

LE CHEMIN DE FER DE BAGDAD AU POINT DE VUE TECHNIQUE ET FINANCIER

I. Considérations techniques. — *Le tracé*. Configuration générale du pays. Tracé du Centre et tracé du Sud. Tracé définitif. Les critiques de von Pressel. — *Durée de la construction*. Exemples et déductions. — *L'écartement*. Importance essentielle d'un choix judicieux. — *La vitesse*. Celle qu'on veut obtenir. Difficultés et prix. — *Le coût de l'entreprise*. Main-d'œuvre et ravitaillement. Valeur du kilomètre construit. Évaluation de l'ensemble. — *Les recettes*. Leurs éléments divers : voyageurs, malle des Indes, marchandises, transit entre l'Europe et l'Asie, les entreprises adjacentes. Estimation approximative.

II. Le point de vue financier. — *Comment compenser les insuffisances de rendement*. La garantie kilométrique. Son obligation implique diverses tentatives : le relèvement des tarifs douaniers, l'établissement de monopoles, l'unification de la dette, le relèvement des dîmes.

III. Conclusions générales sur l'entreprise — *Peut-on compter sur un résultat immédiat?* Appréciations diverses. — *Conditions du succès possible*. Les idées de von Pressel. Plan général des travaux à faire. Colonisation. Sécurité de fonctionnement de l'entreprise. Amélioration des finances turques.

La convention qu'on vient de lire semble au premier abord extrêmement favorable et la compagnie d'Anatolie paraît assurée du plus brillant avenir.

Mais si les commentaires accompagnant chacun des principaux articles du pacte turco-allemand aident à en pénétrer le véritable sens, ils ne suf-

fisent point à donner une connaissance complète des conditions de l'entreprise

Il s'agit maintenant d'envisager avec méthode la valeur de certaines considérations techniques. Une fois bien connues, le côté financier apparaîtra de lui-même et l'on sera armé de tous les éléments essentiels pour se faire sur cet aspect de l'entreprise une opinion solidement raisonnée.

I

Pour parvenir à ce résultat, il est tout à fait inutile d'entrer dans la multiplicité des détails techniques qui relèvent strictement des ingénieurs. Nous nous bornerons à étudier ceux des éléments techniques qui ont par eux-mêmes une importance constitutionnelle.

Il en est quatre principaux :

Le tracé adopté,

La durée probable de la construction,

L'écartement choisi,

La vitesse qu'on se propose d'obtenir.

On évaluera ensuite le coût de l'entreprise et ses recettes possibles.

LE TRACÉ

En 1877, von Pressel établit le projet de chemin

de fer vers Bagdad auquel il a déjà été fait allusion. Dans sa brochure récente (1), écrite peu avant de mourir, l'ingénieur wurtembergeois compare les avantages de son projet dit « tracé du centre » à celui de la société d'Anatolie qu'il voyait préféré et qu'il appelait « tracé du sud ». Parmi les multiples tracés plus ou moins vagues proposés pour aboutir au golfe Persique, ceux de von Pressel et de la société d'Anatolie sont les seuls qui aient jamais été l'objet d'études suffisantes. Nous considérons d'abord le tracé définitivement adopté, celui du sud; les observations de von Pressel nous serviront ensuite à en marquer les avantages et les inconvénients.

La voie choisie par la société d'Anatolie pour joindre Konia au golfe Persique a déjà donné lieu à un grand nombre de descriptions géographiques. La plupart manquent de sérieux. Celle du lieutenant-colonel Hildebrandt, de l'armée allemande, m'a paru avoir le double mérite de la sobriété et de l'exactitude. J'en cite donc les passages principaux (2).

« A partir de Konia, le tracé s'approche de la masse formidable du Taurus; à l'est de la station Érégli, le massif central, groupé comme dans les Alpes, se dresse en contours sauvages au-dessus

(1) *Les chemins de fer de la Turquie d'Asie*. Orell Füssli, Zurich, 1902.

(2) V. *Internationale Revue über die gesammten Armeen und Flotten*, mars 1902, p. 77. Von Witzleben, Dresden.

d'arêtes dentelées. L'ascension se fait par une gorge au nord de la passe de Kiliki, par laquelle s'avança Alexandre le Grand pour livrer la bataille de l'Issus à Darius. Dans la traversée de ces montagnes impraticables et couvertes de bois, les techniciens auront à accomplir une tâche très difficile, lors de l'établissement de la voie, surtout pendant la descente des pentes raides orientées vers l'est et le sud. La ligne, serpentant parmi les rocs du Taurus, se dirigera vers la plaine fertile d'Adana, arrosée par la rivière Seikoun, car c'est vers cette plaine que descendent les masses du Taurus oriental.

« De même que Konia barre le Taurus à l'ouest, de même Adana forme la clef des défilés qui relient la Syrie et la Mésopotamie à l'Anatolie ; comme, de plus, une ligne ferrée s'embranche ici vers les rives de la Méditerranée, en passant par Tarse, ville natale de l'apôtre Paul, et qu'une autre va vers Alep, pour rejoindre le réseau syrien, Adana, vu sa situation géographique, constitue un point d'une très grande importance stratégique et commerciale. Presque parallèlement avec le Seikoun, la rivière Dchihan traverse la plaine, et tous deux se jettent dans le golfe d'Iskanderun (Alexandrette).

« Depuis le bord de la rive gauche de la dernière rivière, les contreforts du Taurus descendent doucement vers la Mésopotamie; le pays devient plus nu et se couvre partout de maigres pâturages ou de steppes. Près de Biredchik, point de passage

important sur l'Euphrate, qui y devient navigable, la ligne traverse cette rivière, pénètre dans les régions incultes de la haute Mésopotamie, vers Mardin, point de passage des caravanes, et continue le long des pentes sur les monts Abdin, par Nisibin, une des villes les plus vieilles et les plus célèbres de la Mésopotamie, vers Mossoul, dans la vallée du Tigre.....

« Depuis Mossoul, situé sur les versants des plateaux du Kourdestan, le tracé de la voie suit le bord de la vallée du Tigre, jusqu'à Bagdad. A partir de cette antique cité, jadis l'orgueil de l'Islam et le centre intellectuel sous les kalifes, souvent détruite lors des luttes entre les Turcs et les Persans, descendue aujourd'hui au rang de ville de province turque, la voie ferrée se dirige vers le sud et s'incline vers l'Euphrate; elle passe sur la rive droite, touche le lieu de pèlerinage Hilleh, très animé par les caravanes, puis Nedehef et Kerbela (1) et atteint Basra, dans une courbe du fleuve. Basra (Bassora), sur le Chatt-el-Arab, formé par la réunion du Tigre et de l'Euphrate, était située jadis dans un paradis; aujourd'hui, totalement tombée, elle est entourée de sable, de marais et de flaques d'eau stagnante provenant des crues. Comme de puissants bancs de sable se sont formés au cours des années à l'embouchure du Chatt-el-Arab, les

(1) Villes saintes. C'est à Nedehef (Nedjef) que se trouve le tombeau de l'iman Ali, cousin et gendre du Prophète.

grands navires ne peuvent plus remonter jusqu'à Basra.....

« Pour faire de Basra un port de mer, il faudrait d'abord rendre le Chatt-el-Arab navigable en toute saison, ce qui occasionnerait des frais considérables et nécessiterait des travaux qui retarderaient l'achèvement de la voie et en augmenteraient les frais de construction.....

« Insignifiant comme port de mer, Basra ne pourra pas constituer le point terminus de cette ligne internationale de près de 3.000 kilomètres de long. Le tracé a donc été dirigé vers la petite ville de Kosmina, qui, dans la baie de Koweit, commence à prendre du développement comme port de mer, étant le rendez-vous commercial des pêcheurs de perles. Pour arriver à Kosmina, on a tourné les régions marécageuses du bas Euphrate; cette ville constitue d'ailleurs le meilleur port du golfe Persique et se prête parfaitement comme point terminus du chemin de fer de Badgad.....

« Le port de Koweit se trouve à 80 kilomètres environ du bord ouest du delta que le Chatt-el-Arab forme à son embouchure ; il est parfaitement abrité contre les vents, présente un fond d'ancrage excellent, et il est assez vaste pour abriter toute une flotte; on le dirait d'ailleurs créé pour servir de port de guerre. »

Ici, le lieutenant-colonel Hildebrandt se laisse quelque peu entraîner par la force de ses sentiments

nationaux et sa hâte de voir achevé le futur railway. Le terminus du chemin de fer de Badgad n'est point encore fixé aussi fermement qu'il veut bien le dire. Il y a encore à cet égard de nombreuses difficultés à résoudre. (V. p. 235.)

Sur la longue bande de terrain que l'officier allemand vient de décrire à larges traits, des travaux d'art très importants seront indispensables.

Après Eregli, la voie aborde la haute et difficile chaîne du Taurus appelée Bulgar Dagh. Les locomotives franchiront cette muraille par les célèbres portes ciliciennes des anciens (la passe de Gulak-Boghar), seule voie permettant à l'Asie Mineure de communiquer avec la Syrie et la vallée de l'Euphrate. A n'en pas douter, cette partie de la ligne nécessitera des dépenses énormes. Après Hamidié, la voie devra traverser le groupe montagneux de Djabal Barakat précédant le massif de l'Amamus. Là encore l'établissement de l'infrastructure sera extrêmement dispendieux.

La haute Mésopotamie est encore une région montagneuse. Les hauts plateaux n'offrent guère que des steppes déserts. Puis, au-dessous de Bagdad, dans la partie où le Tigre et l'Euphrate se rapprochent, une série de terrasses successives forme la descente vers la basse Mésopotamie. Au sud de Badgad, les difficultés d'altitude cessent. Mais le terrain est de nature marécageuse. Il faudra franchir d'énormes étendues de sol tourbeux cou-

vert de joncs épais, coupés parfois par des dunes de sable. Plusieurs grands ponts sont inévitables sur le Tigre et sur l'Euphrate.

Sur le parcours des embranchements indiqués à l'article premier de la convention, il n'existe pas de difficultés topographiques sérieuses. En somme, les parties vraiment difficiles se trouvent entre Konia et Adana d'abord, puis entre Hamidié et Killis, c'est-à-dire pour le double passage du Taurus. Il y a là de 160 à 180 kilomètres qui coûteront extrêmement cher. Sur le reste du parcours de la ligne, le terrain est généralement plat et n'exigera de loin en loin que des travaux d'art n'ayant rien d'exceptionnel. Dans certaines parties de la Mésopotamie, les traverses pourront être posées directement sur le sable du désert.

Quant à la densité de la population vivant sur le parcours projeté, elle est des plus variable.

De la station future d'Hamidié, après Adana, il faut aborder la principale chaîne du Taurus, très médiocrement peuplée.

A partir de Kittis ou Killis jusqu'à Mossoul, la contrée est peu habitée; elle l'est moins encore de Mossoul à Tekrit, et de ce dernier point elle est à peu près déserte jusqu'aux environs de Bagdad. Le désert règne également de Bagdad à Kerbela et à Nedjef. Après cette dernière localité et jusqu'à Zobéir, le tracé, sans doute pour éviter quelques cours d'eau et les plus grands marécages, semble

s'écarter de tous les petits centres existant dans la région. Comme races, la population se compose surtout d'Arméniens, de Kurdes, de Turcs et d'Arabes.

Von Pressel fait de ce tracé du sud des critiques paraissant fondées.

« Après Konia, dit-il, le tracé du sud traverse les vastes déserts salés de la Lykaonie pour passer, après avoir, pour ainsi dire, effleuré la riche plaine d'Adana, par les redoutables gorges du Taurus et déboucher dans la riche zone d'Aïntab-Ourfa... *Par conséquent les frais de construction du tracé du sud sont bien supérieurs à ceux du tracé du centre et les avantages à réaliser de l'exploitation bien moindres* (1). »

« Le tracé du sud ne répond pas aux exigences stratégiques militaires de l'état ottoman. Les intérêts du fisc, ceux des populations, ainsi que ceux des capitaux qui doivent être engagés dans l'œuvre exigent péremptoirement l'adoption du tracé du centre de préférence à celui du sud (2). »

Von Pressel, ayant toujours préconisé le tracé du centre, donc *son tracé,* n'a peut-être point pour le tracé du sud toute l'impartialité désirable. Toutefois, pour soutenir son opinion, il se sert d'un argument qui semble d'une réelle valeur.

« L'adoption du tracé du sud aura pour conséquence infaillible de rendre Smyrne supérieure à

(1) *Les chemins de fer en Turquie d'Asie,* p. 30. Orell Füssli, Zurich, 1902.

(2) *Op. cit.*, p. 32.

Constantinople, car c'est Smyrne qui deviendra ainsi directement la tête de ligne du réseau ferré d'Anatolie. Si on adoptait le tracé du sud, ce mouvement s'accentuerait davantage et on arriverait à la décapitation commerciale de Constantinople (1). »

Cette considération de von Pressel est à retenir. Les efforts prévoyants faits par la compagnie d'Anatolie pour mettre la main sur la compagnie Smyrne-Cassaba établissent sa justesse. La simple vue de la carte la confirme. Si jamais l'Allemagne parvenait à s'installer à Trieste, Smyrne deviendrait aussitôt pour l'influence germanique d'une importance tout à fait exceptionnelle.

DURÉE DE LA CONSTRUCTION

Que durera la construction de la ligne de Bagdad? En mettant les choses au mieux, elle semble devoir être fort longue.

Von Pressel fait remarquer que, son projet comprenant l'exécution préalable de trois lignes d'accès :

Boli-Heraclée,

Amassia-Samsoun,

Diarbékir-Suédieé,

le tracé dit du centre aurait l'avantage de permettre de commencer les travaux par dix points d'attaque à la fois :

Du Bosphore vers ..... Boli.

(1) *Op. cit.*, p. 31.

De Boli vers..........	Le Bosphore. Amassia (Merzifoun).
D'Amassia vers	Boli. Diarbékir.
De Diarbékir vers.....	Amassia. Bagdad.
De Bagdad vers	Diarbékir. Bassora.
De Bassora vers.......	Bagdad.

Le tracé adopté par la société d'Anatolie paraît moins favorable en ce qui concerne les points d'attaque. Von Pressel voit dans cette circonstance un élément de défaveur : « Vu la longueur du parcours Bosphore-golfe Persique, la construction de cette ligne sera lente, irrégulière, extrêmement coûteuse, on peut même ajouter ruineuse si l'on n'entame les travaux que sur un nombre de points restreint (1). »

Les Allemands eux-mêmes, d'ailleurs, ne considèrent pas qu'il soit possible de mener rapidement la construction. On a vu qu'ils se sont ménagé l'énorme délai de *huit* ans pour l'achèvement de la seule première section de 200 kilomètres? Évidemment les choses peuvent aller beaucoup plus vite, mais comme la ligne entière comprend près de quatorze sections, il semble, en raison des difficultés locales qui lui sont particulières, qu'elle ne puisse être achevée avant dix et peut-être quinze années.

Dix ans paraissent en tout cas un minimum. Or,

(1) *Op. cit., p. 32.*

d'ici là, quels événements traverseront l'existence de la Turquie?

L'ÉCARTEMENT DE LA VOIE

Von Pressel attache au système de la construction de la voie une importance capitale. De sa solution, n'hésite-t-il pas à dire, dépend la réussite de l'œuvre entière (1).

Il considère notamment la détermination de la largeur de la voie entre *rails* comme chose tout à fait essentielle.

En effet, la rapidité d'exécution des travaux et surtout la rémunération possible des capitaux engagés dépendent pour la plus grande part de ce choix judicieusement effectué. « Il ne convient pas de trop surcharger le présent pour l'avenir, dit avec sagesse notre ingénieur, et on doit faire le moins de sacrifices possible en vue du profit à réaliser ultérieurement, surtout quand ces sacrifices ne sont pas exigés d'une manière catégorique et péremptoire...

« *Pour arriver au résultat qu'on se propose* (l'établissement de la ligne de Badgad), *il n'est nullement nécessaire de grever le capital par les dépenses superflues qu'exige l'établissement de la voie à écartement normal* (2). »

(1) *Op. cit.*, p. 40.
(2) *Op. cit.*, p. 43.

M. Alexis Rey, directeur de la compagnie « Jonction Salonique-Constantinople », formule sous une forme plus générale le même avis. Dans sa *Statistique des principaux résultats de l'exploitation des chemins de fer de l'empire ottoman pendant l'exercice 1899* (1), M. Rey constate : « Une donnée importante se dégage de l'ensemble de ce travail, c'est que pour les lignes rayonnant dans le voisinage de Smyrne la recette brute atteint difficilement 8 à 9.000 francs par kilomètre; lorsque les lignes sont concurrencées par la mer ou qu'elles s'enfoncent un peu profondément dans l'intérieur des terres, leurs recettes tombent aux environs de 3.000 francs... Cet état du trafic sur le chemin de fer est certainement destiné à s'améliorer, mais il convient de le signaler afin d'en tenir compte dans les études qui seront faites en vue de l'établissement de nouvelles lignes. On peut dire que dans la plupart des cas elles obtiendraient d'excellents résultats, absolument adéquats aux besoins du pays et très économiquement, avec la voie étroite, la voie d'un mètre par exemple. » Von Pressel soutient la même opinion. « En se basant sur les tarifs établis pour le transport des voyageurs et des marchandises sur les chemins de fer dans l'empire ottoman, une voie à petit écartement peut arriver à un mouvement répondant à une recette kilométrique brute annuelle

(1) Constantinople, 1900.

de 40.000 francs (1). » Peut-on pour les vingt ou quarante premières années d'exploitation de la ligne de Bagdad s'attendre à un transit plus considérable? Von Pressel ne le croit pas, et il a raison, puisque la recette brute moyenne de la compagnie de chemins de fer turcs *la plus favorisée* n'atteint pas 16.000 francs.

Il juge donc que le tronçon Konia-golfe Persique construit à petit écartement rendrait exactement les mêmes services que s'il était établi à l'écartement de 1m,44 (2).

Or une partie de la ligne à établir traverse des régions montagneuses qui, avec l'écartement normal, exigeront infiniment plus de temps et d'argent. Le petit écartement permet de suivre les sinuosités du terrain. Avec lui le rayon des courbes peut-être moindre, et le matériel qu'il supporte, étant plus léger, demande des travaux d'art moins robustes, partant moins dispendieux. *Von Pressel estime qu'en Turquie d'Asie la différence des frais de construction entre le grand et le petit écartement sera énorme; qu'elle atteindra la proportion de 10 à 30; que, par exemple, la même somme qu'exigera l'établissement de 10 kilomètres à l'écartement de 1m,44 permettrait d'en construire 30 kilomètres à 1 mètre* (3).

Au point de vue de la vitesse, il est vrai, le petit

(1) *Op. cit.*, p. 47.
(2) *Op. cit.*, p. 46.
(3) *Op. cit.*, p. 42.

écartement est un obstacle, mais dans le cas qui nous occupe, il n'entraîne pas, comme on va voir, de différences trop considérables.

D'après les calculs de von Pressel :

Du Bosphore au golfe Persique l'écartement de 1m,44 ferait gagner six heures seulement sur celui de 1 mètre (1).

Cette perte de six heures sur un trajet de 3.000 kilomètres peut-elle entrer en ligne de compte avec les énormes avantages du petit écartement? Evidemment non.

Toutes ces raisons se cumulent donc pour incliner à penser avec force que von Pressel a raison lorsqu'il conclut : ***L'adoption du petit écartement forme la clef de la question du chemin de fer de Bagdad*** (2).

Or, une constatation grave s'impose. La compagnie d'Anatolie a adopté l'écartement de 1m,44. C'est celui qu'elle entend exécuter jusqu'au golfe Persique? Elle a renoncé aussi aux avantages du petit écartement et est obligée par conséquent de trouver un capital infiniment plus considérable que celui qui lui eût été nécessaire et suffisant.

LA VITESSE

La vitesse à atteindre fait également partie des facteurs techniques qu'il faut absolument connaître.

(1) *Op. cit.*, p. 45.
(2) *Op. cit.*, p. 46.

L'article 37 de la convention parle d'une vitesse de 75 kilomètres à l'heure. De Constantinople on atteindrait ainsi Bagdad en soixante-cinq heures environ, alors qu'aujourd'hui ce même trajet exige de cinquante à cinquante-cinq jours. Voilà certes qui est séduisant.

Etudions si la chose est possible, et surtout à quel prix.

Von Pressel estime qu'une vitesse de 75 kilomètres à l'heure est considérable si on la compare à celle des trains qui circulent sur les voies ferrées déjà en exploitation en Turquie, *bien que ces lignes aient un écartement de 1m,44.*

Aujourd'hui la vitesse des trains de voyageurs sur les principales lignes de la Turquie d'Asie est la suivante :

Haïdar-Pacha-Ismidt.........	22 kil. 7	par heure.
Ismidt-Angora..............	29 — 3	—
Eski-Chéhir-Konia...........	29 — 5	—
Smyrne-Alachéir............	22 — 7	—
Alachéir-Afioun-Karahissar...	24 — 9	—
Smyrne-Dineïr (1)...........	32 — 3	—

En ce qui concerne la ligne de Bagdad, von Pressel admet bien la nécessité de la plus grande rapidité possible, mais selon lui, vu le caractère orographique de la Turquie d'Asie, la vitesse maxima de 80 kilomètres ne peut pas être employée; celle

(1) *Op. cit.*, p. 43.

de 50 kilomètres en moyenne parait devoir être opportune *comme maximum* (1).

Ce chiffre ne paraît point suffire à la société d'Anatolie.

D'après les renseignements qui me sont parvenus, le rayon minimum de la ligne de Bagdad pour les courbes serait de 500 mètres, alors qu'il est de 300 mètres seulement pour les autres compagnies; l'épaisseur du ballast serait porté de 30 à 40 centimètres; enfin, alors que la ligne Haïdar-Pacha-Konia emploie 126 tonnes de rails au kilomètre, on compte pour la future ligne sur un poids de 170 tonnes, soit 44 tonnes de plus. Ces choix, s'ils sont confirmés, impliquent nettement la volonté d'atteindre de grandes vitesses. Les courbes et le poids de rails qui viennent d'être indiqués permettent évidemment d'obtenir 75 kilomètres à l'heure. Mais à quel prix?

Ce qui s'est passé pour la ligne allemande Mitrovitsa-Salonique est un exemple topique de ce qui se produira fatalement pour la ligne de Bagdad.

Il y a peu d'années, la compagnie des Wagons-lits essaya d'établir un train rapide sur Salonique. L'essai dura quelques mois. Les Albanais saluèrent le train de luxe à coups de fusil. Quant à la compagnie allemande qui l'exploita, « satisfaite de la garantie kilométrique, elle ne se souciait nullement

(1) *Op. cit.*, p. 45.

d'un redoublement de trafic acheté au prix de travaux coûteux. Que lui importe le trafic de voyageurs ou de marchandises! Pourvu que sa ligne existe et soit tant bien que mal entretenue, elle lui vaut, bon an mal an, douze ou treize mille francs de garantie par kilomètre. Un trafic même quadruplé ne changerait rien à ce revenu et doublerait, au contraire, les frais et les avances de capitaux (1). »

Ce sont là des faits péremptoires. En Asie Mineure, où la sécurité est encore moindre, la distance est huit fois plus grande qu'entre Mitrovitsa et Salonique. Pour lancer un train de Constantinople vers Bagdad, on se trouvera donc enfermé dans un dilemme inéluctable : ou adopter des vitesses inférieures à 50 kilomètres sur l'ensemble du trajet, ou atteindre 75 kilomètres au prix de dépenses considérables absolument inadmissibles sur une ligne dont la nature même implique une gestion d'une stricte économie.

QUE COUTERA L'ENTREPRISE?

Pour répondre à cette question, force nous est bien d'utiliser des éléments encore incomplets. Les ingénieurs ont étudié le tracé de la ligne de Bagdad d'une façon nécessairement sommaire. Ils n'ont certainement pas vu le détail de toutes

(1) Victor Bérard, *La Macédoine*, p. 157. Colin, Paris, 1900.

les difficultés. Leurs estimations ont eu pour base les dépenses de construction du réseau d'Anatolie en service, mais ni la ligne d'Angora ni celles de Konia n'ont eu à traverser des montagnes ou des fleuves comparables aux montagnes et aux cours d'eau que devra franchir le railway de Bagdad. La possibilité d'une large marge d'erreurs *en moins* ne saurait donc être exclue de nos supputations.

Essayons toutefois quelques évaluations numériques. Elles auront leur intérêt, malgré tout, puisque nous sommes assurés de rester plutôt au dessous qu'au-dessus de la vérité. S'il nous est interdit de supputer un maximum, tout nous autorise à dégager un minimum.

D'après les consciencieux et méthodiques calculs de M. Rey, directeur de la compagnie *Jonction-Salonique-Constantinople,* le coût moyen du kilomètre construit et exploité en Turquie revient à 189.110 francs. « Cette somme comprend : les achats de terrains, la construction, les installations de toute nature, le matériel fixe ou roulant, les intérêts intercalaires, etc. C'est, en un mot, le capital qui a été nécessaire pour mettre en exploitation un kilomètre de chemin de fer » (1).

Ce chiffre n'est-il point trop faible pour la ligne Bagdad? Il est évident que les travaux d'infrastruc-

(1) *Statistique des principaux résultats de l'exploitation des chemins de fer de l'empire ottoman pour l'exercice 1898.* Constantinople, 1899.

ture devront pour la plus grande part s'exécuter avec le concours de la main-d'œuvre locale. Sans doute, les bons ouvriers ne manquent pas en pays ottoman. Von Pressel fait le plus grand éloge de l'ouvrier indigène turc. Aux qualités d'intelligence, d'adresse et de force qu'il possède, il faut joindre la sobriété et surtout une parfaite soumission à ses chefs (1). Mais ce qui compliquera les choses, c'est le chiffre énorme de travailleurs qu'il faudra concentrer sur un petit nombre de points pour exécuter aussi vite que possible des travaux des plus considérables. Il est donc probable que la pénurie relative des ouvriers et surtout les difficultés du ravitaillement des chantiers augmenteront beaucoup les prix habituels. D'autre part, les travaux d'art importants que nécessiteront la traversée du Taurus et de l'Anti-Taurus et les grands ponts sur le Tigre et l'Euphrate contribueront à élever notablement le prix de revient moyen déterminé par M. Rey. Mais soyons sages et admettons que le kilomètre de voie nouvelle coûtera seulement 200.000 francs (2), soit 10.890 francs seulement de plus que pour les chemins de fer déjà construits.

(1) *Op. cit.*, p. 45.

(2) Dans une étude publiée il y a quelques mois, sur la foi de renseignements trop optimistes, j'avais cru suffisant d'évaluer le prix moyen du kilomètre à 125.000 francs. Les travaux pleins de clarté de M. Rey m'ont démontré mon erreur. Le Dr Rohrbach déclare que la *Deutsche Bank* elle-même estime le prix de revient du kilomètre à 200.000 marks, donc à 250.000 francs. V. Dr Rohrbach, *Die Bagdadbahn*, p. 22. Wiegandt, Berlin, 1902.

Les 2.800 kilomètres à 200.000 francs coûteront donc 560 millions

A cette somme il faut joindre le prix des back-chichs, indispensables dans le Levant. C'est être extrêmement modéré que de les évaluer à............... 8.000.000 de fr.

Il faut, comme d'habitude, compter sur un écart de 25 pour 100 pour les divers frais, dits frais d'émission, soit........................ 140.000.000 de fr.

Ajoutant ces sommes au principal.................... 560.000.000

nous trouvons donc un total de...................... 708.000.000 de fr.

A ce chiffre il convient d'ajouter le capital nécessaire pour l'installation des briqueteries, la création du matériel de navigation sur le Tigre, l'Euphrate, le Chatt-el-Arab, les entrepôts pour les marchandises et les usines génératrices d'électricité. On peut donc conclure qu'il s'agira pour achever l'œuvre de trouver de huit à neuf cents millions au bas mot.

LES RECETTES

Après une approximation du capital à engager dans l'entreprise, la recherche qui s'impose natu-

rellement à l'esprit consiste à savoir dans quelle mesure ce capital peut être rémunéré.

Les éléments possibles de recettes apparaissent nettement.

Ce sont :

1° Les profits à réaliser sur le transport :
   Des voyageurs ;
   De la malle des Indes, si elle adopte cette ligne ;
   Des marchandises ;

2° Les bénéfices résultant de l'exploitation des entreprises adjacentes (ports, usines, briqueteries, fabriques diverses ; voir les art. 13, 23 et 25 de la convention).

Les voyageurs. — L'évaluation du nombre des voyageurs susceptibles de passer par la ligne de Bagdad exige tout d'abord la connaissance des avantages que ces voyageurs auront à emprunter cette voie.

Le major Max Schlagintweit, qui voyagea en Asie Mineure dans l'automne de 1897 avec le professeur Dr Oberhummer, de l'Université de Munich, et qui est un partisan enthousiaste de l'entreprise de Bagdad, a fait pour calculer l'économie de temps que procurerait la nouvelle ligne un raisonnement que nous pouvons adopter.

« A présent, on compte de Vienne :

Vienne-Trieste..........	1/2 jour de chemin de fer.

Trieste-Bombay	16	jours de bateau (avec vapeur rapide du service direct.)
Soit	16 jours 1/2.	

Par la voie d'Asie Mineure on aurait seulement :

Vienne-Sofia-Constantinople (1682 kilomètres de rails ; par train rapide)	2	jours de chemin de fer.
Constinople-Bassora et Golfe Persique.........	3 1/2	— —
Bassora-Bombay.........	4	jours de bateau.
Soit au total.....	9 jours 1/2.	

Le *Maloumat*, journal turc de Constantinople, jugeant que 600.000 voyageurs circulent annuellement entre l'Inde et l'Angleterre, estime à 200.000 le nombre des personnes qui prendraient la voie de Bagdad. Cette évaluation est non seulement excessive, elle est fantaisiste, comme le prouve le tableau suivant :

MOUVEMENT DES PASSAGERS DANS LE CANAL DE SUEZ PENDANT LES 30 DERNIÈRES ANNÉES (1872-1901).

1872......................	67.640
1873......................	68.030
1874......................	73.597
1875......................	84.446
1876......................	71.843
1877......................	72.822
1878......................	99.209
1879......................	84.512
1880......................	101.551
1881......................	90.524

1882	131.068
1883	119.177
1884	151.916
1885	205.951
1886	171.411
1887	182.997
1888	183.895
1889	180.594
1890	161.353
1891	194.467
1892	189.809
1893	186.495
1894	165.980
1895	216.938
1896	308.243
1897	191.215
1898	219.554
1899	221.332
1900	282.511
1901 (*a*)	270.221

Répartition par catégories des passagers transités en 1901 (a).

Militaires allemands	25.884
— américains	1.501
— anglais	20.170
— belges	19
— français	30.434
— hollandais	2.275
— italiens	2.518
— japonais	290
— ottomans	19.140
— portugais	309
— russes	34.074
Passagers civils	92.046
Spéciaux (pèlerins, émigrants, transportés)	41.661 (1)
Total des passagers sur navires.	270.221

(1) Le *Canal de Suez*, Bulletin décadaire de la compagnie universelle du canal maritime de Suez, n° 1097, 12 juin 1902, p. 1094.

Ce document indiscutable établit qu'en 1901 sur 270.221 passagers qui ont transité par le canal, près des deux tiers sont des pèlerins ou des militaires; donc des passagers qui par leur nature même ne prennent jamais les trains de luxe, ou tout au moins dont le transport laisse fort peu de bénéfices.

Admettons cependant, malgré toute vraisemblance, que la ligne Bosphore-golfe Persique fonctionne mieux que celle de la Mer Rouge, qu'elle soit assurée la nuit d'une sécurité suffisante (ce qui n'existe pas encore en Anatolie ou en Macédoine, où les trains ne circulent que de jour), admettons donc que la *viâ* Constantinople-Bagdad détournera la majeure partie des voyageurs, — tous si l'on veut, — cette hypothèse, malgré sa bienveillance extrême, n'a encore rien de concluant, puisque partout dans le monde les compagnies de chemins de fer ne réalisent sur les voyageurs, même quand elles en ont, que des bénéfices relativement minimes.

La malle des Indes. — Une autre source de recettes, tapageusement escomptée, réside, dit-on, dans les bénéfices que donnera inévitablement le passage de la malle des Indes.

Il est incontestable que théoriquement, le chemin de fer de Bagdad étant la ligne la plus courte vers les Indes (Londres-Munich-Vienne-Constantinople-Koweit), l'idée de faire suivre ce trajet à la malle des Indes semble s'imposer à l'administration britannique. Au calcul du major Schla-

gintweit (V. p. 136) il suffit d'ajouter la distance de Londres à Vienne, soit un jour et demi, pour constater que la capitale de l'Angleterre serait par la nouvelle voie à onze jours de Bombay. Par Brindisi le même trajet demande quinze jours en moyenne. L'économie à réaliser est donc de quatre jours, soit près du tiers. A notre époque de vie intense quatre jours gagnés, certes, sont beaucoup. Mais il faut voir clairement que, pour justifier le changement de route de la malle des Indes, un accroissement de rapidité n'est point la seule condition à réaliser. L'administration anglaise, avec raison, tient avant tout à la régularité et à la sécurité de son service. Pour elle, l'extrême rapidité n'est qu'une qualité accessoire. Un fait le prouve. La malle des Indes eût pu déjà bénéficier du raccourcissement de ligne résultant de l'exécution de la voie ferrée Budapest-Nisch-Uskub-Salonique. Eh bien, à Londres on n'a point voulu en profiter.

Après une sérieuse enquête, l'Angleterre a décidé de ne pas faire passer ses malles par cette voie, vu son peu de sécurité, bien qu'elle soit gardée militairement. En présence de cette abstention significative, n'est-on pas en droit de se demander si un argument identique n'aura pas encore beaucoup plus de valeur lorsqu'il s'agira d'exposer les énormes valeurs que renferme la malle des Indes aux coups de main des Kurdes et des bandits officiels qui, comme cet Ibrahim pacha, n'hésitent pas

aujourd'hui même à détrousser les fonctionnaires du sultan? Quand le nouveau railway aura complètement transformé la contrée, c'est-à-dire dans un temps forcément très long, quinze ou vingt ans, trente ans peut-être, il est fort possible que la malle des Indes emprunte la voie de Constantinople-Bagdad. Même à cette époque, le bénéfice qui en résultera pour la société d'Anatolie ne sera pas aussi considérable qu'on veut bien le dire. Quant à présent, il serait tout à fait prématuré, sinon audacieux, de faire entrer en ligne de compte cette source de bénéfices encore hypothétiques.

Les marchandises. — La grande source des recettes doit être, sur la ligne de Bagdad comme partout ailleurs, le transport des marchandises.

Nulle part peut-être plus qu'en Turquie les produits du sol n'ont autant d'importance pour les chemins de fer. Dans ce pays où l'industrie n'existe pas, la récolte est l'élément générateur des profits des voies ferrées, à ce point que ceux-ci varient dans des proportions formidables selon la température, dispensatrice des bonnes ou des mauvaises années.

Dans le cas qui nous occupe, les marchandises seront nécessairement constituées par les produits du sol, ceux du sous-sol et les objets venant en transit de Perse et des Indes à destination de l'Europe, ou *vice versa*.

Parmi les produits du sol, les grains arrivent en

première ligne. Le blé notamment pousse avec une facilité surprenante dans un grand nombre d'endroits de la Turquie d'Asie. Actuellement la majeure partie de la production pourrit ou est brûlée sur place, faute de moyens de transport pour mener les sacs à la côte. Dans le vilayet de Sivas, l'un des plus privilégiés cependant au point de vue des chaussées carrossables, Vital Cuinet estime que le prix moyen d'une tonne de blé rendue de Sivas à l'échelle d'embarquement du littoral de la mer Noire varie entre 140 et 160 francs, tandis que le prix de revient de cette même tonne de blé sur le marché de production ne dépasse pas 40 francs (1).

Il suffit donc d'un parcours d'environ 346 kilomètres (longueur de la chaussée de Sivas à Samsoun par Tokat et Amassia) pour tripler et quadrupler la valeur du blé. Or, ce que la Turquie d'Asie produit aujourd'hui est peu de chose à côté de ce qu'il serait possible d'en tirer *sous certaines conditions plus loin exposées* (p. 80). La fertilité du sol est certainement prodigieuse. Von Pressel en donne une idée. « Tandis que sur le continent européen on considère comme très fertile une terre qui produit 18 grains pour 1, dans les vastes plaines de la Mésopotamie un grain produit deux fois annuellement, à la culture d'été et à la culture d'hiver, ce qui donne 80 grains et ce, sans aucune espèce d'amende-

(1) Vital Cuinet, *La Turquie d'Asie*, I, p. 636.

ment des terres jusqu'à ce jour, et au moyen des instruments aratoires les plus simples et les plus élémentaires (1). »

Les fruits sont encore un élément important de trafic possible. Rien que dans le vilayet de Sivas, Vital Cuinet estime à 26 millions de kilogrammes les poires, pêches, pommes, abricots, prunes, coings, etc. qui sont régulièrement dirigés sur Constantinople... D'autres produits du sol peuvent encore dans l'avenir donner lieu à de nombreux transports de marchandises. Le mûrier, la vigne prospèrent admirablement bien au pied de l'Ararat à une altitude de 1.350 mètres au-dessus du niveau de la mer. Sur les plateaux intérieurs on cultive avec succès le riz, le tabac, la garance, et au sud, à partir de Smyrne, l'oranger, le citronnier, le cédratier, le réglisse et le dattier (2).

Autre perspective séduisante : « Jadis on cultiva le coton en Chaldée et en Mésopotamie. Peut-être serait-il possible de revenir plus tard à cette culture rémunératrice ! » (3)

Il est incontestable que la future ligne de Bagdad traversera une région qui fut jadis l'une des terres les plus fertiles et les plus riches. Dans l'antiquité, la Turquie d'Asie était le grenier du monde. Mais alors que la Mésopotamie était le centre de la

(1) Von Pressel, *Les chemins de fer en Turquie d'Asie*, p. 11. Orell Füssli. Zurich, 1902.

(2) *Id.*

(3) Von Pressel, *op. cit.*

plus haute civilisation, le monde connu était bien restreint et le reste du globe se trouvait encore plongé dans la barbarie. Des milliers d'années ont passé et si les archéologues, en exhumant les restes de constructions colossales, constatent bien la permanence des qualités naturelles du sol qui firent jadis la fortune du pays, il n'en est pas moins vrai que la Mésopotamie est actuellement privée totalement des conditions matérielles indispensables à la production moderne.

Toutes ces plaines fertiles, jadis si riches, sont négligées et sans culture. Les canaux fertilisants de l'antiquité sont comblés, et la renaissance qu'on escompte ne saurait être produite, on le verra plus loin, par la seule exécution d'un chemin de fer.

Ce qui est vrai pour les produits du sol l'est également pour ceux du sous-sol.

Les richesses minières que récèle le sol de ce vaste pays sont incomparables. « Abstraction faite des minerais spéciaux tels que le mercure, le nickel, le borax, cette richesse consiste dans de puissantes couches de chrome, d'antimoine, de zinc, de fer, de cuivre et de plomb argentifère. La houille se rencontre partout dans les bassins d'Héraclée et d'Amastra, dans les montagnes d'Erzeroum, dans la vallée du Tigre. Le sel gemme abonde au nord comme au sud. Le pétrole, le naphte et le bitume se trouvent dans les mon-

tagnes et les bas fonds orientaux du Tigre (1). »

Tout cela est exact, mais ces richesses énormes ne payeront leur tribut au railway de Bagdad que bien longtemps après sa mise en service, lorsque le pays sera pacifié et sûr, lorsque des embranchements de pénétration auront été lancés dans toutes les directions, lorsque des usines auront été construites et fonctionneront sur place. Évidemment, en mettant les choses au mieux, une dizaine d'années, au moins, après l'ouverture de la ligne principale, est nécessaire.

Le transport en transit. — La ligne de Bagdad profitera-t-elle beaucoup du commerce de la Perse, des Indes, de l'Extrême-Orient à destination de l'Europe et *vice versa?* C'est un point plus que douteux. Les communications entre la Turquie et la Perse sont loin d'être aisées, et la Russie, et surtout l'Angleterre, par leurs lignes de navigation, peuvent drainer la marchandise persane dans des conditions que le railway de Bagdad sera toujours incapable de concurrencer. Les mêmes arguments sont plus valables encore en ce qui concerne les marchandises lourdes venant des Indes ou de l'Extrême-Orient. Elles préfèreront toujours la voie d'eau économique à une voie mixte impliquant deux transbordements, plus un coûteux transport sur un énorme tronçon de voie ferrée, et pour quel avantage? Pour faire

(1) Von Pressel, *op. cit.*, p. 12.

tagnes et les bas fonds orientaux du Tigre (1). »

Tout cela est exact, mais ces richesses énormes ne payeront leur tribut au railway de Bagdad que bien longtemps après sa mise en service, lorsque le pays sera pacifié et sûr, lorsque des embranchements de pénétration auront été lancés dans toutes les directions, lorsque des usines auront été construites et fonctionneront sur place. Évidemment, en mettant les choses au mieux, une dizaine d'années, au moins, après l'ouverture de la ligne principale, est nécessaire.

Le transport en transit. — La ligne de Bagdad profitera-t-elle beaucoup du commerce de la Perse, des Indes, de l'Extrême-Orient à destination de l'Europe et *vice versa?* C'est un point plus que douteux. Les communications entre la Turquie et la Perse sont loin d'être aisées, et la Russie, et surtout l'Angleterre, par leurs lignes de navigation, peuvent drainer la marchandise persane dans des conditions que le railway de Bagdad sera toujours incapable de concurrencer. Les mêmes arguments sont plus valables encore en ce qui concerne les marchandises lourdes venant des Indes ou de l'Extrême-Orient. Elles préfèreront toujours la voie d'eau économique à une voie mixte impliquant deux transbordements, plus un coûteux transport sur un énorme tronçon de voie ferrée, et pour quel avantage? Pour faire

(1) Von Pressel, *op. cit.*, p. 12.

gagner quelques jours à des marchandises qui généralement attendent des mois dans les entrepôts !

Sur ce point, d'ailleurs, tout le monde est d'accord : « L'artère Bosphore-golfe Persique, vu sa grande extension, ne doit pas prétendre à servir pour les transports en grande masse, puisque les marchandises de valeur courante et principalement les céréales, ne peuvent pas supporter les frais de transport au delà de 800 à 1,000 kilomètres, » dit Von Pressel (1).

Le lieutenant-colonel Rogalla von Bieberstein reconnaît également que le chemin de fer de Bagdad ne saurait lutter avantageusement avec la route maritime passant par le canal de Suez (2).

Les entreprises adjacentes. — La discussion des bénéfices que la société d'Anatolie pourrait trouver de ce chef est justifiée par les articles 9, 13, 23, 25, 33 de la convention (voir pages 81, 86, 90, 92, 95).

Il est encore certain que de nombreuses usines peuvent être fixées en Turquie d'Asie. Il faut considérer que dans cette région, si les cataractes empêchent la navigation, par contre elles sont susceptibles de fournir des moteurs nombreux et puissants à l'industrie. A cette époque où l'on commence à comprendre la valeur de la houille blanche,

(1) V. Von Pressel, *op. cit.*, p. 44.
(2) V. *Revue du Cercle militaire*, 22 mars 1902, p. 322.

c'est certainement là une perspective heureuse pour l'Anatolie (1).

Les cataractes de ces puissants cours d'eau, se prêtant à l'établissement de moteurs dans de très bonnes conditions, permettront de créer trois grandes branches d'industries : la minoterie, la soierie et la parqueterie (2).

Von Pressel a raison, la Turquie d'Asie peut devenir le siège de nombreuses exploitations industrielles, mais il en sera exactement de même que pour les exploitations du sol et du sous-sol. Ce résultat ne saurait être obtenu avant plusieurs dizaines d'années, c'est-à-dire dans un temps beaucoup trop éloigné pour que les porteurs d'actions ou d'obligations d'une compagnie de chemins de fer, si bien administrée soit-elle, puissent compter avec sérieux sur les bénéfices en provenant.

Estimation approximative. — Nous venons de passer en revue les principaux éléments de recettes; mais les recettes elles-mêmes sont trop hypothétiques pour qu'on puisse en faire une évaluation précise.

Si nous cherchons à savoir ce que peut rapporter la ligne de Bagdad, notre estimation sera nécessairement sujette à de multiples aléas.

Plusieurs fois, à Constantinople, j'ai posé la question suivante à des hommes compétents et connais-

(1) Von Pressel, *op. cit.*, p. 23.
(2) Von Pressel, *op. cit.*, p. 26.

sant à fond les choses de Turquie : « A combien estimez-vous annuellement la recette kilométrique moyenne et possible de la future ligne de Bagdad ? »

Mes interlocuteurs me faisaient tous remarquer : « Quelques-uns des embranchements auront un trafic assez sérieux. Sur la ligne principale, il pourra y avoir, peu après les commencements de l'exploitation, d'assez bonnes recettes, entre Konia et Adana d'abord, plus tard entre Bagdad et le golfe Persique; mais sur le reste du parcours, c'est-à-dire sur sa majeure partie, elles ne viendront que très lentement. La moyenne sera donc très faible. »

Quant aux réponses numériques, elles ont varié entre 1.000 et 3.000 francs.

Le Dr Rohrbach est plus optimiste. Il croit à une recette kilométrique annuelle moyenne de 4.000 francs (1).

Comme Rohrbach est un partisan enthousiaste du futur railway, on s'explique son évaluation généreuse.

En prenant son chiffre pour base de nos calculs, nous sommes ainsi certain de ne point être systématiquement défavorable à l'entreprise.

Si nous admettons que la ligne de Bagdad rapporte 4.000 francs en moyenne, les 2.800 kilomètres rapporteront donc : 2.800 × 4.000 = 11.200.000.

(1) Dr ROHRBACH, *Die Bagdadbahn*, p. 22. Wiegandt, Berlin, 1902.

II

Les éléments techniques que nous venons de dégager touchent déjà par certains côtés au point de vue financier de l'entreprise. Il faut, maintenant, préciser certaines conditions d'exécution intéressant les capitaux plus particulièrement encore.

L'impossibilité pour la ligne de Bagdad de vivre par elle-même est certaine. Elle est même si évidente qu'on ne la discute pas et que la société d'Anatolie est la première à chercher à se prémunir contre ce risque inhérent à l'entreprise. Un problème essentiel s'est donc posé dès le début. Aujourd'hui encore, il n'est pas résolu.

Il s'agit de savoir comment compenser l'inéluctable insuffisance de rendement du futur railway, de telle sorte que les capitaux, croyant trouver une rémunération suffisante, consentent à s'engager dans l'entreprise. La solution paraît tout d'abord fort simple. On ferait appel à la garantie kilométrique, puisque ce système s'était généralisé en Turquie et a déjà donné de bons résultats. En 1888, le gouvernement ottoman inaugura avec la ligne Ismidt-Angora le système de la garantie de recettes brutes, c'est-à-dire que le gouvernement turc s'en-

gageait à parfaire, à combler l'insuffisance des recettes d'exploitation fixées préalablement par kilomètre à une somme déterminée. Exemple : Si la garantie est fixée à 15.000 francs, et que la recette de la compagnie soit de 5.000 francs, le gouvernement turc a à verser 10.000 francs. *Le capital étranger est ainsi assuré d'une rémunération, mais remarquons-le bien, ce n'est point du tout au moyen des bénéfices propres du chemin de fer qu'il a permis de créer, mais par le gouvernement turc lui-même, qui s'estime à tort ou à raison remboursé de la lourde charge qu'il contracte par les avantages administratifs et militaires que lui procure l'établissement du railway.*

Depuis 1888, le système de la garantie kilométrique s'est généralisé. Même établis dans des conditions favorables, la plupart des chemins de fer turcs ne peuvent vivre sans une application de ce procédé.

Les garanties kilométriques servies par la Turquie sont les suivantes :

Salonique-Monastir	14.300 fr.
Jonction Salonique-Constantinople	15.500 —
Haïdar-Pacha-Ismidt	10.300 —
Ismidt-Angora	15.000 —
Eski-Chéhir-Konia	13.892 —
Alachéir-Afioun-Karahissar	18.900 —
Rayak-Hamah	15.000 —

Du chef des garanties kilométriques, la Turquie doit chaque année verser à ces diverses compagnies une somme variant entre 16 et 20 millions

de francs et qui est en moyenne de 17 millions.

En ce qui concerne le chemin de fer de Bagdad, tout le monde est d'accord, la société d'Anatolie la première, pour reconnaître qu'une garantie kilométrique du gouvernement turc est absolument indispensable. Ainsi que l'établit l'article 35 de la convention définitive, la garantie de l'État est fixée à 12.000 francs par kilomètre, plus 4.500 francs pour couvrir les frais d'exploitation. Cette garantie devant jouer sur une étendue de 2.800 kilomètres environ, il en résulterait pour le trésor turc une charge annuelle de 46.200.000 francs. De quelle somme l'État pourra-t-il être allégé du chef des recettes opérées par le chemin de fer?

Il a été noté, page 148, que le chiffre total de la recette évaluée, *d'après Rohrbach*, serait de.......................... 11.200.000 fr.

La garantie kilométrique étant connue, il restera donc à payer annuellement par l'État ottoman 46.200.000 — 11.200.000 = 35.000.000 francs, *soit le double de la somme déjà consacrée par la Turquie à ses garanties kilométriques.*

Dans l'état actuel des finances turques, le sultan ne peut absolument pas s'imposer une charge nouvelle aussi considérable sans récupérer d'une façon quelconque la somme qu'il aura à verser. Le problème consiste à trouver cette somme d'environ 35.000.000, d'où une série de combinaisons financières accessoires découlant de l'obligation d'une

garantie kilométrique pour le chemin de fer de Bagdad. Elles sont d'autant plus nécessaires, ces combinaisons, que les financiers exigent, ce dont on ne saurait les blâmer, que la garantie kilométrique promise par le gouvernement turc soit elle-même garantie par des sûretés réelles, qui, jusqu'ici, le plus souvent, ont consisté en un droit de préférence sur la dîme des sandjaks (provinces) traversés par les railways des diverses compagnies à garantir. Ce procédé n'est pas le seul. Toute sûreté sérieuse offerte par le sultan en confirmation de ses engagements sera évidemment accueillie avec joie par les financiers. Par une lettre en date du 31 janvier 1902, les directeurs de la société d'Anatolie ont déclaré au gouvernement turc que, pour ne pas toucher aux revenus actuels du budget, ils seraient disposés à accepter que les affectations à faire pour constituer la garantie kilométrique fussent gagées sur l'augmentation des droits de douane, la création de cinq monopoles ou l'unification de la dette ottomane. Ceci nous amène à étudier la valeur de ces gages et de ces diverses combinaisons.

RELÈVEMENT DES TARIFS DOUANIERS

Le plus sûr moyen d'assurer la fameuse garantie kilométrique serait de relever les droits de douane de 8 à 14 ou 15 pour 100 sur la valeur des marchan-

dises étrangères importées en Turquie, mais les difficultés d'une telle opération paraissent, il est vrai, presque insurmontables. « La Turquie, dit le Dr Paul Rohrbach, n'est point en condition de faire cette réforme. Ses tarifs douaniers sont fixés en vertu de capitulations avec les puissances étrangère, et ces dernières doivent consentir à tout relèvement de tarifs (1). »

Au commencement de 1902, le sultan, cédant aux suggestions allemandes et espérant en imposer à l'Europe par une brusque décision, fit annoncer qu'il allait appliquer une élévation du tarif douanier sur les marchandises étrangères arrivant à Salonique, et cela à partir du 1/14 mars.

. L'Angleterre d'abord et peu après la Russie protestèrent contre cette mesure, qui ne pouvait être mise en pratique sans entente préalable entre elles et la Porte ; l'ancien tarif a donc été maintenu. La France, pour des raisons qu'on verra plus loin, acceptera peut-être le relèvement des droits de douane ; mais la Russie comme l'Angleterre maintiendront très probablement leur refus, et l'Autriche ainsi que l'Italie paraissent devoir se joindre à elles. C'est plus qu'il n'en faut pour empêcher une augmentation de tarif qui, avant d'être appliquée, doit être acceptée par toutes les grandes puissances.

Cette difficulté de principe n'est pas la seule.

(1) P. Rohrbach, *Die Bagdadbahn*, p. 22. Wiegandt, Berlin, 1902.

Au termes du décret de Moharrem qui l'a instituée, la Dette publique ottomane a le droit de toucher, pour le compte des détenteurs des fonds turcs, toute plus-value venant à résulter d'une modification des traités de commerce conclus entre la Porte et les puissances. L'augmentation des droits de douane ne devrait donc légalement procurer aucune ressource nouvelle, immédiate ou prochaine, à l'État, mais améliorer seulement la situation des détenteurs des titres de sa rente.

Admettons cependant, si l'on veut, que toutes les puissances consentent à l'augmentation des droits de douane; admettons encore que les syndicats européens des porteurs de titres turcs se décident à abandonner les 50 pour 100 de la plus-value que donnerait l'application du nouveau tarif; il faudrait au moins des années de laborieuses négociations pour que les parties puissent se mettre d'accord.

Est-il facile ou même possible de prévoir toutes les crises par lesquelles la Turquie passera pendant cette période et ce qu'elle sera devenue à son expiration?

LES MONOPOLES

Les cinq monopoles auxquels il a été fait allusion plus haut sont ceux des pétroles, des alcools, des allumettes, des cartes à jouer, du papier à cigarettes.

Avant d'expliquer ce qui a été tenté pour l'obtention de deux de ces entreprises, la remarque générale suivante s'impose.

Pour que la concession de ces monopoles pût donner au gouvernement turc des bénéfices sérieux, il faudrait que les articles similaires européens puissent être frappés, à leur entrée en Turquie, de droits prohibitifs, comme cela a lieu pour les tabacs. Il faudrait par conséquent que les traités de commerce fussent préalablement modifiés dans ce sens; or, nous venons de constater les difficultés de l'opération. Tant qu'elle ne sera pas un fait accompli, le monopole que pourra accorder le gouvernement consistera seulement dans le privilège, pour le concessionnaire, de la fabrication en Turquie de l'article soi-disant monopolisé.

Si la Porte, voulant accorder de vrais monopoles, entendait, à l'expiration des traités de commerce en vigueur, pratiquer à sa convenance des droits prohibitifs ou trop élevés, les puissances répondraient par des représailles d'autant plus ruineuses pour la Turquie que cette dernière ne vit pour ainsi dire que de ses exportations (1).

Dans les conditions qui viennent d'être expliquées, le concessionnaire, qui s'exposerait à de

(1) L'exportation représente en Turquie 85 pour 100 du mouvement commercial. L'importation jusqu'à ces dernières années fournissait les 15 pour 100 restant. Ce chiffre a tendance à diminuer par suite de la misère générale.

gros risques, devrait nécessairement demander à l'État des compensations qui réduiraient singulièrement la part pouvant revenir à ce dernier.

Examinons maintenant successivement chacun des monopoles envisagés.

Pétroles. — Bien qu'il existe en Turquie d'Asie de nombreux gisements de pétrole, pas un seul n'est encore exploité. Le sultan a adjugé à sa liste civile, c'est-à-dire à lui-même, la propriété de vingt-quatre de ces gisements qu'il a fait sonder et étudier par des ingénieurs allemands, et il paraît attendre pour les exploiter que la contrée soit desservie par le nouveau réseau allemand. Il est donc très peu probable qu'il consente à donner, pour le moment, à qui que ce soit, le monopole de la vente des pétroles.

La plus grande partie, on peut même dire, la presque totalité des pétroles consommés en Turquie est fournie par la Russie. L'Amérique n'en envoie presque plus, ne pouvant faire concurrence au bas prix de l'article russe, lequel lutte facilement contre le pétrole roumain, qui est de médiocre qualité. Si le monopole de la vente du pétrole en Turquie venait à être concédé, il s'ensuivrait forcément que le prix s'en élèverait dans de fortes proportions et que toute la classe pauvre, ainsi qu'une grande partie de la classe moyenne, ne brûleraient plus que du pétrole roumain, toujours meilleur marché que le pétrole russe.

C'est cette éventualité qui porte la Russie à suivre de très près la question du monopole de vente des pétroles en Turquie. Au cas où le sultan, ce qui est improbable, comme il a été expliqué plus haut, se déciderait à le donner, la Russie chercherait évidemment à empêcher cette concession.

Alcools. — Il y a quelques années, le délégué français à la dette publique voulut organiser le monopole sur les alcools. Il estimait que son administration trouverait là de grands avantages. Après avoir été soigneusement étudiée, l'affaire fut abandonnée comme trop aléatoire.

Allumettes, cartes à jouer, papier à cigarettes. — En 1901, quelques capitalistes viennois ont demandé le monopole des allumettes. Après d'assez longues négociations, l'affaire échoua, les demandeurs déclarant inacceptables les conditions posées par le gouvernement.

Depuis, un sujet austro-hongrois dont le nom n'est pas inconnu à Paris a demandé ce monopole.

Tout récemment enfin on assurait que M. Gwinner, directeur de la *Deutsche Bank* de Berlin, a obtenu pendant son séjour à Constantinople la concession des cinq monopoles susénoncés.

Admettons que le fait soit exact, que la *Deutsche Bank*, poursuivant son travail d'accaparement, vienne d'obtenir cette nouvelle concession. Si elle la fait prospérer, ce qui est loin d'être certain, la part qui reviendrait à l'État ne représenterait évi-

demment qu'une bien faible partie de la somme nécessaire au service de la garantie kilométrique du réseau de Bagdad.

UNIFICATION DE LA DETTE OTTOMANE

Comme le gouvernement ottoman a déjà affecté expressément tous ses revenus au service des intérêts des divers éléments de sa dette, il en résulte que la Turquie est dans l'impossibilité matérielle de donner à la compagnie de Bagdad des affectations même simplement apparentes pour assurer le service de la garantie kilométrique. Dans ces conditions, l'affaire du chemin de fer de Bagdad apparaît détestable; d'où résulte l'impossibilité de lancer l'émission publique.

Qu'a-t-on fait? On s'est dit que si l'organisation financière de la Turquie était l'objet d'un remaniement général, il serait alors possible, par d'habiles transpositions, de trouver en faveur de la compagnie de Bagdad les affectations indispensables, au moins sur le papier, et d'arriver ainsi enfin au lancement de l'émission publique.

De là est née au moins pour une part l'idée de l'unification de la dette ottomane. Pour comprendre où en sont les choses, le mieux est de suivre le développement, les progrès et les reculs de ce projet. Les dépêches communiquées aux grands journaux par les agences vont être pour

nous des points de repère précieux. Ces dépêches, comme on sait, sont presque toujours soigneusement expurgées de façon à ne léser en rien les grands intérêts financiers qu'en général elles ont pour mission de servir. Pour mieux atteindre leur but, elles contiennent d'ailleurs une part de vérité ; d'heureux « recoupements » ou de simples rapprochements de date permettant de lire entre les lignes.

Ces informations officieuses publiées à propos de l'unification de la dette ottomane sont caractérisées par une incohérence qui elle-même est hautement suggestive.

Le 12 décembre 1901, *le Journal* publiait la dépêche suivante :

Constantinople, 11 décembre.

« Le gouvernement a reçu une offre ferme d'un syndicat international pour la conversion de la dette publique ottomane, à l'exception des lots turcs.

« Ce projet, qui est patronné par l'administration de la dette publique, se rapproche du projet de M. Raffauf, conseiller au ministère des finances ottomanes, présenté autrefois au sultan et à la *Deutsche Bank*. »

Or, quel est ce M. Raffauf, conseiller au ministère des finances ottomanes? C'est l'un des hauts fonctionnaires civils allemands au service de la

Turquie. Ceci nous explique déjà pourquoi il a présenté au sultan et à la *Deutsche Bank* simultanément un projet de conversion de la dette publique. Constatons encore que le nouveau projet annoncé par l'information comme émanant d'un syndicat international (!), terme bien vague, se rapproche de celui de M. Raffauf au point d'éveiller une idée de quasi identité.

Pendant quelque temps le projet du syndicat international (!) resta entouré d'un soigneux mystère, mais il intrigua le correspondant du *Times* à Constantinople; celui-ci, ordinairement admirablement renseigné, écrivit le 3 février 1902 à son journal :

« On parle de l'existence d'un projet d'unification de la dette consolidée, dont la réalisation se ferait à brève échéance. En fait, il n'y a aucun projet d'unification qui soit mis en avant d'une façon concrète et personne n'a encore abordé le syndicat des *bondholders* ni l'administration de la dette publique à ce sujet... »

« Lorsqu'au moment du conflit franco-turc, Munir bey était à Constantinople, le sultan lui dit qu'il préférait l'unification et la conversion de la dette consolidée à tout autre genre d'opération, pour arriver à couvrir le déficit de l'exercice en cours.

« *Dès son retour à Paris, Munir bey écrivit que M. Rouvier avait un projet tout préparé sur l'opération même que le sultan désirait réaliser. Une copie du projet Rouvier fut transmise à Yildiz-Kiosk.*

« Ce document parvint au palais le 24 janvier et fut examiné par le sultan et Saïd pacha, qui tous deux déclarèrent qu'il était informe, incomplet et trop peu avantageux pour la Turquie. Voilà où en est à l'heure actuelle le projet d'unification.

« L'unification de la dette consolidée et sa conversion en un fonds 4 pour 100, avec 1 pour 100 d'amortissement, procurerait environ un million de livres au trésor, mais cette opération ne saurait s'improviser. Il faut d'abord que les porteurs en acceptent le principe; alors on pourra préparer un projet pour le faire examiner et approuver par le syndicat des porteurs; ensuite il faudra qu'il reçoive la sanction impériale; enfin on devra modifier en conformité la loi de Moharrem.

« Somme toute, l'unification depuis la date de l'acceptation de son principe par les porteurs jusqu'à l'accomplissement des dernières formalités durera une année entière (1). »

Cette lettre du correspondant du *Times* est fort suggestive. Elle nous apprend déjà ce fait capital que le projet du syndicat dit international est en réalité présenté par M. Rouvier, ancien ministre des finances français. On est bien surpris de trouver cet homme politique en cette affaire, mais ce n'est point encore le moment de nous étonner. Constatons simplement pour l'instant la connexion

(1) V. le *Times*, du 8 février 1902.

des projets Rouvier et Raffauf, c'est-à-dire de la *Deutsche Bank*. Contrairement aux prévisions fort sensées du correspondant du *Times*, les choses semblent aller singulièrement vite si l'on en juge par cette dépêche reproduite par *l'Écho de Paris* du 24 février 1900.

Constantinople, 23 février.

« La commission impériale composée des ministres des travaux publics, de l'instruction publique et des finances s'est réunie sous la présidence du grand-vizir pour étudier la question de la conversion de la dette publique. Elle a adopté le projet de M. Rouvier, ex-ministre des finances de France, comportant l'unification de la conversion des titres et la liquidation de la dette flottante. »

Le *bluff* de cette information est évident. Il apparait bientôt, en effet, que les choses ne sont pas encore si prodigieusement avancées et qu'elles ne pouvaient pas l'être.

Le Temps écrit le 25 mars 1902 :

Constantinople, le 24 mars.

« Dans l'audience de vendredi, l'ambassadeur d'Allemagne a entretenu le sultan de la question de l'unification de la dette, démontrant l'intérêt qu'aurait l'appui de l'Allemagne dans la réalisation de ce projet, auquel elle est très favorable »

Voilà qui est grave à constater. L'Allemagne

s'engage à fond pour le projet de M. Rouvier, que nous avions déjà des raisons de soupçonner n'être autre que celui de M. Raffauf, c'est-à-dire de la *Deutsche Bank*. L'intervention de l'ambassadeur de Guillaume II semble avoir eu quelque effet, car le 10 avril 1902, le *Times* annonce :

« Afin de faciliter les négociations à M. Rouvier, la commission des finances a modifié considérablement les conditions stipulées primitivement pour l'unification de la dette turque. »

Le *Daily Telegraph*, reproduit le 24 avril 1902 par *l'Écho de Paris*, nous affirme : « M. Rouvier a informé le gouvernement ottoman qu'il ne pouvait apporter aucune modification à son premier projet. Le gouvernement, ayant besoin d'argent, est désireux d'en finir, d'autant plus que M. Rouvier serait disposé à faire une avance de *cinq millions de livres* quand l'unification se fera. »

Cinq millions de livres turques, c'est-à-dire 5.000.000 × 23 = 115.000.000 de francs. C'est une somme. On ne savait pas M. Rouvier si riche. Dans quelle caisse peut-il avoir à sa disposition une somme aussi considérable. *Le Temps* vient à notre secours :

Constantinople, 1er mai 1902.

« En insistant sur l'acceptation du projet de M. Rouvier auprès du grand vizir, l'ambassadeur allemand a combattu toutes les objections de la

Porte. Le grand vizir a promis de prendre ces explications en considération. »

Cette ardeur du représentant du Kaiser en faveur du projet si cher à la *Deutsche Bank* ne nous autorise-t-elle pas à penser que c'est cet établissement financier qui a mis à la disposition de M. Rouvier les 115 millions que cet ancien ministre français fait miroiter aux yeux des Turcs.

L'Éclair du 5 mai 1902 déclare :

Constantinople, 2 mai.

« On affirme que le sultan a pris un iradé acceptant le projet de conversion de M. Rouvier avec quelques légères modifications. »

La nouvelle n'est point tout à fait sûre.

La Voix nationale, le 5 juin 1902, enregistre en effet :

« Un nouveau revirement s'est produit en faveur du projet de conversion Rouvier, qui est appuyé auprès du Sultan par l'ambassadeur d'Allemagne malgré l'opposition de Selim Malhamé.

« Un iradé impérial autorisant définitivement M. Rouvier à négocier avec les syndicats des bondholders sera promulgué incessamment. »

Le triomphe paraît proche. On l'annonce comme certain.

« Le conseil des ministres signera dimanche un mazbata en faveur du projet d'unification de M. Rouvier. » (*L'Éclair*, 8 juin 1902.)

Le sultan lutte encore et cherche à obtenir de meilleures conditions. Le même journal nous apprend :

Constantinople, 17 juin 1902.

« L'iradé relatif à l'unification de la dette exprime le vœu que la nouvelle émission soit réduite à trente millions au lieu de trente-deux.

« Il stipule que 25 pour 100 des nouveaux revenus, et notamment l'accroissement des droits de douane résultant des nouveaux traités de commerce à conclure et le droit de timbre soient appliqués par le conseil de la dette publique exclusivement au service d'amortissement. Enfin l'iradé déclare que le gouvernement ottoman ne peut être tenu pour responsable dans le cas où le montant fixe annuel alloué à la dette publique par le service des intérêts et de l'amortissement n'atteindrait pas le chiffre prévu par le projet.

« A l'exception de cette dernière clause, on considère l'iradé comme favorable au projet.

« On présume en effet que la Porte n'insistera pas sur la réduction, et il y a même lieu de croire qu'on trouvera un *modus vivendi* pour le cas où le montant annuel alloué serait insuffisant. »

M. Rouvier et surtout ceux pour qui il opère n'acceptent pas ces modifications.

Constantinople, 28 juin.

« Suivant un télégramme de l'ambassadeur de

Turquie à Paris, M. Rouvier maintient intégralement son projet relativement au chiffre de 32 millions de livres et à la responsabilité de la Porte dans le cas où les revenus de la dette ne suffiraient pas au service de l'annuité. » (*Éclair*, 29 juin 1902.)

Les Turcs, sacrifiant tout au désir de toucher un peu d'argent comptant, reculent immédiatement.

Constantinople, 6 juillet.

« Le conseil des ministres a présenté au sultan un mémoire recommandant le projet initial de M. Rouvier de préférence au projet amendé. » (*Éclair*, 7 juillet 1902.)

Constantinople, 11 juillet.

« Le conseil des ministres s'est de nouveau occupé mercredi dernier du projet de M. Rouvier, relatif à l'unification de la dette ottomane; le conseil des ministres a adressé ensuite au palais, à l'unanimité, un mazbata pour conseiller l'adoption du projet dans son intégralité. » (*Matin*, 11 juillet 1902.)

Puis nouvel arrêt :

« La promulgation de l'iradé sanctionnant le projet Rouvier a été abandonné pour le moment, à la suite d'un avis que le conseil des ministres a donné hier, à l'unanimité, au sultan en faveur de la proposition d'un groupe de la Banque ottomane pour la conversion des emprunts des douanes de 1886 et des pêcheries de 1888 et pour la conclusion

d'un nouvel emprunt de 2 millions de livres garanti par l'économie résultant de cette conversion. » (*Petit Journal*, 23 juillet 1902.)

Enfin, le succès paraît devoir être définitif :

Constantinople, 2 août.

« Le projet Rouvier, relatif à l'unification de la dette, a été approuvé par un iradé. Le sultan a approuvé également l'iradé relatif à la conversion de l'emprunt turc 5 pour 100 de 1886 garanti par les douanes, mais cette conversion ne devra être effectuée qu'une fois le projet Rouvier mis à exécution.

« *L'iradé accepte toutes les conditions du projet Rouvier, et le sultan en informera aujourd'hui M. Constans d'une manière officielle au cours d'une audience.* » (*Liberté*, 4 août 1902.)

Tiens, M. Constans a donc appuyé M. Rouvier, mandataire de la *Deutsche Bank*? C'est un point curieux et intéressant sur lequel il faudra revenir Mais, nouveau retard, on n'a sans doute point pris toutes les précautions en usage avec les ministres turcs.

Le 31 août 1902, *le Temps* publie :

Constantinople, 30 août.

« La promulgation de l'iradé de la conversion des douanes est arrêtée à cause du ministre de la justice, qui refuse de signer le mazbata. »

Pourquoi?

Le 18 septembre 1902, *le Matin* nous renseigne :

Constantinople, 16 septembre.

« La seule cause du retard apporté à l'adoption du projet relatif à l'unification de la dette ottomane est la question de la garantie. La Porte a soumis à M. Rouvier une nouvelle proposition à ce sujet. »

Une semaine s'écoule, puis paraît une note semi-émolliente, semi-comminatoire.

Constantinople, 24 septembre 1902.

« Le conseil des ministres a adressé dimanche au palais un mazbata d'où il semble ressortir que le projet relatif à l'unification de la dette publique ottomane n'a pas été abandonné. Cependant ce document est loin d'apporter à cette question une solution définitive.

« Le mazbata comporte des propositions que l'on a considérées comme peu précises et que M. Rouvier ne pourrait jamais accepter. Il est évident que
gouvernement ottoman cherche à gagner du
ıps sans prendre aucune décision irrévocable.
prcte incertitude se prolongera sans doute jusqu'à
la que l'une des puissances exerce auprès du sul-
donune pression sérieuse ou jusqu'à ce que les
la prostances mettent fin aux atermoiements. »
pour la v, 26 septembre 1902.)
1886 et des pècn coup le silence se fait. Les jour-

naux cessent de parler de l'unification de la dette ottomane. Quelques mois s'écoulent; enfin, après quelques notes vagues passées çà et là, *le Matin* publie le 8 février 1903 cette dépêche de l'*Agence Reuter :*

« Constantinople — 6 février. — Il n'y a que le syndicat français dont fait partie la Banque ottomane, et l'un des groupes allemands qui soient partisans du projet relatif à l'unification de la dette que la Banque ottomane a soumis à la Porte. Les autres syndicats, notamment le conseil des porteurs de titres étrangers, n'ont pas encore été consultés. Le succès du projet en question dépend de l'adhésion unanime de tous les groupes de porteurs de titres; cette adhésion est encore douteuse... »

Ces quelques lignes accentuent encore la vérité. Elles établissent, une fois de plus, que seuls les groupes allemands et français ont soutenu le projet Rouvier, et cela évidemment parce que l'opération de l'unification de la dette était connexe à l'affaire de Bagdad. L'ambassadeur de Guillaume II aurait-il si activement manœuvré dans le seul intérêt des porteurs des fonds turcs?

Dès qu'il fallut renoncer à l'unification, seule opération assez vaste pour permettre de trouver, au moins sur le papier, la garantie kilométrique nécessaire à toute la ligne, et qui par son ampleur eût permis une vaste émission publique, les Allemands se rabattirent sur une combinaison de détail moins

grandiose, mais pour eux aussi sûre. Ils se bornent à entreprendre la construction du premier tronçon de la voie, c'est-à-dire de Konia à Érégli. A l'effet de l'unification de la dette, qui devait permettre de régler d'un seul coup le sort de 2.800 kilomètres de voie ferrée, ils substituent un procédé différent qui ne vise plus que 200 kilomètres, mais qui pour l'instant leur suffit (1).

D'ailleurs, si le projet d'unification de la dette ottomane, motivé en grande partie par l'affaire de Bagdad, n'a pas encore abouti à l'instant où j'écris ces lignes, rien n'assure qu'il ne soit prochainement repris. La *Deutsche Bank* réussira peut-être finalement, mais alors la somme que ferait gagner l'opération au gouvernement turc égalerait-elle les 35 millions exigés pour la garantie kilométrique?

Si on veut l'admettre, malgré toute vraisemblance, constatons au moins que ce n'est encore là qu'une hypothèse vague n'offrant pour l'instant aucune sécurité.

Relèvement des dîmes. — On présente encore comme une garantie d'avenir satisfaisante l'accroissement des revenus de l'État turc à provenir des impôts et notamment de la dîme, qui, dit-on, s'accroîtrait dans les sandjaks (provinces) traversés par le futur railway.

« Quant à la sécurité des valeurs des chemins de

(1) V. p. 197.

fer ottomans, dit M. Rey, elle dépend à la fois des *recettes* des Compagnies et du *rendement des dîmes* affectées à leur garantie. Or, on peut dire que chaque année ces valeurs sont consolidées, toutes réserves faites pour les circonstances spéciales et locales qui influent sur ce produit des récoltes; car les recettes moyennes et le rendement des dîmes sont en progrès depuis l'établissement des chemins de fer et cela s'explique par le fait que la facilité et le bas prix des transports engagent les cultivateurs à étendre le champ de leurs exploitations agricoles (1).

Ce raisonnement est incontestablement juste, mais dans quelle mesure s'applique-t-il à la ligne de Bagdad?

Aujourd'hui, la fraction qui peut être prélevée sur le revenu actuel des dîmes suffit tout juste au service des garanties kilométriques existantes. Il y a donc un problème fort délicat à résoudre.

« Nous devons supposer, dit M. Hogarth, que le groupe de financiers représentés par la *Deutsche Bank* et la *Banque ottomane* connaissent leur affaire. Ils ne concluront vraisemblablement pas sans qu'une certaine sécurité soit assurée par la Porte. *Mais comme chaque revenu de l'empire ottoman est déjà*

(1) Alexis Rey, *Statistique des principaux résultats de l'exploitation des chemins de fer de l'Empire ottoman pendant l'exercice 1898*. Constantinople, 1899.

hypothéqué, nous sommes curieux d'apprendre comment cette sécurité pourra être obtenue (1). »

Évidemment le gouvernement ottoman peut toujours élever les impôts dans la région traversée par le futur railway sous le fallacieux prétexte qu'il en augmente la prospérité. Mais ce ne serait là qu'une jonglerie d'écriture indigne de retenir l'attention. Les impôts ne rentrent pas d'après ce qu'on les fixe, mais on les fixe d'après ce que le pays peut donner.

On peut encore dire, ce qui serait plus juste : l'accroissement des impôts, de la dîme, dans les provinces traversées par le futur railway, permettra progressivement au gouvernement turc de trouver une partie des fonds qui lui sont nécessaires pour gager la nouvelle garantie kilométrique. Fort bien, mais dans quelle mesure les revenus de la dîme dans les sandjaks traversés par les chemins de fer s'accroîtront-ils? Voilà qui est important. D'après le commandant Berger, ces revenus se sont accrus de 20 pour 100 dans les dix dernières années (2).

Mais, il s'agit là de la Turquie d'Europe ou des contrées les plus peuplées de la Turquie d'Asie. Sur le territoire qui sera desservi par le railway de Bagdad, en raison de la très faible population, de l'insécurité ou de la nature désertique du sol, le revenu des dîmes qui est déjà à peu près nul,

(1) *National Review*, mai 1902, p. 468.
(2) V. *Revue de Géographie*, mai 1902, p. 387.

même augmenté de 20 pour 100, ne représenterait encore qu'une somme infime.

Sur ce point, le professeur A. Vambéry a donné une note tout à fait juste :

« Prétendre que chaque nouvelle section aura pour effet immédiat de développer la richesse du pays et de permettre aux finances turques, toujours au bord de la banqueroute, de payer la garantie en comptant sur l'accroissement de revenus des droits et taxes, c'est ne pas connaître le caractère et le mode de payer des Orientaux en général; c'est ignorer le désordre de l'administration financière de la Turquie, et c'est oublier que cette fièvre d'accélération des communications qui concorde aujourd'hui avec l'esprit européen en mouvement sans repos n'est pas du tout adéquate aux Orientaux, qui ont pour proverbe : « La précipitation est l'œuvre du diable, la lenteur plaît à Dieu (1). »

Cette appréciation se trouve corroborée par celle de sir Edgar Vincent :

« Jusqu'à présent, la construction des chemins de fer n'a pas amené les résultats espérés dans le développement de l'agriculture. Les causes de ce fait sont multiples; on peut en trouver les principales dans *le système absurde des garanties brutes*, les tarifs trop élevés des compagnies et les formalités

(1) A. Vambery, *l'Allemagne et l'Angleterre en Turquie*, *La Revue*, 1er août 1902, p. 272.

administratives qui entravent le commerce (1). »

Ces raisons et ces faits dictent notre appréciation.

Si l'on peut et même si l'on doit admettre que les revenus des dîmes des sandjaks traversés par le futur railway de Bagdad se relèveront sensiblement dans l'avenir, il faut également penser que ce sera dans un temps beaucoup trop lointain pour qu'on puisse faire servir cette ressource au gage d'une garantie kilométrique qui doit être trouvée préalablement à la construction.

La situation financière de la Turquie lui permet-elle de contracter l'obligation formidable que comporte un service régulier de la garantie kilométrique de la ligne de Bagdad?

Dans son rapport au sultan de 1896, sir Edgar Vincent, directeur de la Banque ottomane, a signalé le danger d'augmenter de ce fait les charges gouvernementales. Il dit textuellement : « Une nouvelle charge est venue peser sur le trésor public. Je veux parler des garanties accordées aux compagnies de chemins de fer..... »

Et plus loin : « Sur la dette et les garanties de chemin de fer, aucune diminution n'est possible (2).

« Je crois donc qu'en évaluant à 780.000 livres turques par an le total des garanties à parfaire, j'ai

(1) Rapport de Sir Edgar Vincent à S. M. I. le Sultan sur la situation financière de l'Empire ottoman, décembre 1896. Voir l'*Économiste français*, 9 janvier 1897, p. 6.

(2) V. l'*Economiste français*, 9 janvier 1897, p. 3. *Op. cit.*, p. 6.

prévu le montant probable de charges devant grever le budget de l'empire. (1) »

Or, 780.000 × 23 = 17.940.000 francs, soit 18 millions en chiffres ronds.

C'est là pour la Turquie une somme considérable ; la sagesse la plus élémentaire lui commande de ne point l'augmenter, de s'arrêter dans la voie des concessions à garanties kilométriques brutes, système que sir Edgar Vincent qualifie d'absurde. Von Pressel est du même avis. Pour lui, le système des concessions particulières et comportant des garanties kilométriques est onéreux pour le trésor et les populations ottomanes (2).

Notre Wurtembergeois justifie ainsi son apprétion :

... « Examinons la situation à l'époque de l'achèvement de la section Konia-Adana-Marache, formant pour le tracé du sud le début de l'action.

« Pour cette œuvre les concessionnaires auront mis un capital surpassant de beaucoup la moyenne (surtout si on emploie l'écartement de 1 m. 44, chose excessivement difficile), et ils ne devront s'attendre pendant une longue période qu'à un bien faible rendement. Les recettes seront nulles ou presque nulles, et dans tous les cas moindres que celles d'Eski-Chékir à Konia. Qui en souffrira? Le

(1) *Op. cit.*, p. 9.

(2) Von Pressel, *Les chemins de fer de Turquie d'Asie*. Orell Füssli, Zurich, 1902, p. 5.

trésor de l'État, qui succombe sous le poids des garanties kilométriques qu'il s'est engagé à payer (1). »

Il paraît donc :

1° Que le gouvernement turc ne peut pas raisonnablement, en assumant la charge nouvelle réclamée par le chemin de fer de Bagdad, tripler les obligations déjà lourdes, qui lui incombent du chef des garanties kilométriques;

2° Que le public, qui tablera sur des chiffres complaisants, s'exposera à de très sérieux mécomptes.

III

Procédant à la façon des chimistes, nous avons isolé chacun des éléments qui composent le corps dont nous faisons l'analyse, c'est-à-dire l'entreprise du chemin de fer de Bagdad; il n'est plus téméraire maintenant de tenter quelques conclusions générales.

Tout d'abord, si nous supposons la ligne de Bagdad entièrement et parfaitement construite, le nouveau railway peut-il donner, financièrement parlant, un résultat rapide?

(1) *Op. cit.*, p. 72.

La nécessité impérieuse de la garantie kilométrique reconnue par tous établit qu'au moins au début le chemin de fer de Bagdad ne saurait faire ses frais. Mais peut-on espérer, ensuite, un relèvement suffisamment rapide du rendement kilométrique? Peut-on, par exemple, arguer des résultats donnés par les tronçons d'Anatolie, dont les recettes se sont, d'une façon générale, progressivement améliorées, et dire : ce qui s'est passé en Anatolie se reproduira en Mésopotamie? Un pareil raisonnement ne paraît pas justifié.

La future ligne Konia-Bagdad-golfe Persique traverse une région totalement différente de celle du tronçon Haïdar-Pacha-Konia. La Mésopotamie est souvent désertique ou marécageuse, et quand son sol est naturellement fertile, elle est presque absolument dénuée de population.

Précisons.

Quelle est la population des villes importantes et par kilomètre carré des vilayets ou provinces que doit traverser le nouveau railway?

Vilayets.	Villes.	Habitants.	Habitants par kilom. carré.
KONIA...	Konia	48.000	11,7
	Nigdé	14.000	
	Isparta	34.000	
	Bourdour	28.000	
	Adalia	31.000	
ADANA..	Adana	50.000	11,7
	Tarsous	19.000	
	Mersina	12.000	

MOSSOUL.	Mossoul	61.000	4,3
	Kerkouk	30.000	
	Suléimanié	9.000	
BAGDAD.	Bagdad	180.000	6,4
	Hillé	11.000	
	Kerbela	21.000	
BASSORA.	Bassora	22.000	5,3
	Amara	10.500	

Soit une population urbaine de 581.500 têtes sur un développement de voie ferrée dépassant 2.500 kilomètres !

Quant à la population rurale, elle est presque négligeable, au point de vue du trafic s'entend.

Dans le vilayet le plus peuplé, on ne compte pas 12 habitants par kilomètre carré, et dans la majeure fraction du parcours la population rurale n'atteint même pas la moitié de ce chiffre. Encore ces ruraux sont-ils le plus souvent des nomades ou des pillards qui pendant longtemps seront nécessairement hostiles au chemin de fur.

Or, ces données numériques, je les emprunte à von Pressel (1), l'homme peut-être le mieux qualifié pour avoir un avis en la matière, bien qu'il ait une tendance à être optimiste.

Ces constatations ne sont-elles pas plus que suffisantes pour autoriser à conclure : il est impossible de compter sur un résultat rapide, *au point de vue financier*, de la ligne de Bagdad ?

. . . .

. . . .

(1) Von PRESSEL, *op. cit.*, p. 64, 65, 66 et 67.

Je ne suis pas seul à partager cette opinion. C'est celle qu'exprime M. D. G. Hogarth dans la *National Review* (1).

C'est encore celle de plusieurs Allemands fort qualifiés. Le Dr Hermann a publié dans la *Deutsche Rundschau* un article rien moins qu'enthousiaste sur le chemin de fer de Bagdad. Il se demande pourquoi ce railway réussirait à enlever au canal de Suez son trafic maritime, alors que la ligne Uskub-Salonique ne parvient pas à supprimer la route maritime de Trieste, et que la ligne d'Ismidt-Angora n'empêche pas les indigènes de transporter leurs marchandises à dos de chevaux, de mulets ou de chameaux. Pour le Dr Hermann, croire que la future ligne pourra concurrencer les grandes voies maritimes est de l'aberration.

Le lieutenant-colonel Rogalla von Rieberstein, écrivain militaire allemand bien connu, manifeste des craintes analogues.

Cet officier a donné dans la revue allemande *Ueberall* ses impressions sur l'entreprise de Bagdad. Comme allemand et comme militaire, l'officier de Guillaume II est enthousiaste du futur railway : « On suivra avec le plus grand intérêt, dit-il, une œuvre due à l'initive allemande et entreprise pour la plus grande partie avec des capitaux allemands. Cette œuvre ouvre au commerce, à l'industrie et à

(1) *National Review*, mai 1902, p. 470.

la colonisation de l'Allemagne dans l'Extrême-Orient un nouvel horizon promettant beaucoup (1). »

Mais au point de vue du trafic, c'est-à-dire du rendement financier, *le seul qui nous préoccupe dans ce chapitre,* le lieutenant-colonel von Bieberstein pense que « l'établissement de la nouvelle voie ne réalisera que dans un avenir assez éloigné les espérances que l'on fonde sur sa construction (2). »

Vraisemblablement, les Allemands n'obtiendront en Orient des résultats brillants que dans plusieurs *dizaines* d'années (3).

Est-ce à dire que l'entreprise de Bagdad doive être systématiquement condamnée? Point du tout. La possibilité d'un succès pour cette grande œuvre n'est pas exclue; il s'agit simplement de ne pas se faire d'illusions sur l'instant où on l'obtiendra et à quelles conditions.

Le fait évident, le fait certain, c'est que ce succès financier ne sera sensible, s'il advient, que quelques *dizaines* d'années après l'achèvement de la voie. Quant aux conditions de cette réussite, elles sont dictées par le simple bon sens et la nature même des choses.

La condition primordiale est très nettement posée par von Pressel. Il estime que « l'exécu-

(1) *Revue du Cercle militaire*, n° 13, 29 mars 1902, p. 358.
(2) V. *Revue du Cercle militaire*, n° 12, 22 mars 1902, p. 322.
(3) V. *Revue du Cercle militaire*, n° 13, 29 mars 1902, p. 358.

tion d'un réseau ferré général serait un véritable succès pour les capitaux qui y seront employés... *pourvu toutefois que l'œuvre soit conduite sagement tant pour son installation que pour son exécution* (1) ».

« Pour que les capitaux étrangers puissent avec confiance concourir efficacement à relever la situation économique de la Turquie, il faut, au préalable, que des bases sérieuses et bien calculées soient posées (2). »

« *La ligne de Bagdad est une entreprise réalisable si l'on ne veut pas en cela faire un coup de bourse qui enrichisse les syndicataires au détriment des gens naïfs qui prennent actions et obligations* (3). »

Voilà le grand mot lâché. Or, cette condition inéluctable, sommes-nous certains qu'elle sera réalisée?

Paul Dehn rappelle la façon dont furent lancés les « lots turcs, » nécessaires à la construction des « Orientaux » :

« C'était au printemps de 1870. Les lots turcs furent introduits sur le marché de Vienne et sur celui de Paris au moyen d'une réclame extraordinaire. Il s'agissait d'une entreprise internationale pleine d'avenir. On allait établir un chemin

(1) V. Von Pressel, *Les chemins de fer en Turquie d'Asie*. Orell Füssli, Zurich, 1901, p. 25.

« Sagement conduite pour son installation » veut dire, surtout chez von Pressel : le choix d'une voie à petit écartement et non de la voie normale.

(2) V. Von Pressel, *Les chemins de fer en Turquie d'Asie*, p. 4.

(3) *Op. cit.*, p. 7.

de fer entre l'Occident et l'Orient, joindre Constantinople, la mer Noire, Salonique à l'Autriche-Hongrie et au réseau européen en passant par Belgrade, la Bosnie (1). »

La presse fit si bien que le 13 mars 1870 la souscription fut couverte; la moitié des lots turcs furent placés en Autriche-Hongrie.

Bientôt il fallut en rabattre. L'entreprise à peine commencée parut moins brillante. Les porteurs de titres prirent peur, les cours s'effondrèrent.

« Les pertes causées par le baron de Hirsch avec ses lots turcs peuvent facilement s'évaluer, continue Paul Dehn.

« A l'émission, son papier valait 180 francs et à la fin de 1882, 25 francs seulement (2). »

Cette réduction momentanée formidable du capital initial fut tout entière supportée par les malheureux détenteurs de titres; elle ne nuisit en rien aux lanceurs de l'affaire.

« D'après un journal viennois, le baron de Hirsch se serait vanté d'avoir gagné dans l'émission des lots turcs 64 millions de francs et dans les affaires des chemins de fer turcs, en six ans, 125 millions de francs (3). »

(1) V. Paul DEHN, *Deutschland und die Orientbahnen*, p. 15. Franz. Munich, 1883.
(2) *Op. cit.*, p. 16.
(3) *Op. cit.*, p. 17.

Ce sont là des précédents dont il est sage de se souvenir.

La sécurité des futurs porteurs de titres du railway de Bagdad exige évidemment que cette nouvelle entreprise soit soustraite aux spéculations fâcheuses qui ont marqué l'établissement des Chemins de fer orientaux.

Cette condition toute morale n'est point la seule qu'exige le succès de l'entreprise du railway de Bagdad. D'autres conditions, matérielles celles-là, demandent impérieusement à être réalisées.

La renaissance de la prospérité agricole antique du pays, — donc du trafic du chemin de fer, les marchandises devant consister surtout en produits du sol, — est subordonnée à l'exécution préalable de tout un ensemble de travaux.

Il faut que de nombreux embranchements de voie ferrée partant du tronçon principal aillent drainer les produits du sol dans les régions les plus riches; il faut que le réseau des canaux fertilisants qui existait jadis soit rétabli; il est indispensable que les nomades soient enfin fixés sur ce sol, depuis tant de siècles champs clos de leurs razzias et de leurs luttes intestines. Le temps seul permet de réaliser un pareil programme. N'est-il pas évident que sa nature même exige des capitaux énormes et plusieurs dizaines d'années d'efforts bien compris et surtout persévérants?

Ce programme de travaux implique encore une

opération préalable : le renforcement dans des proportions considérables de la population du pays, c'est-à-dire la colonisation de la Mésopotamie.

Le lieutenant-colonel von Bieberstein estime que le chemin de fer de Bagdad, avec le temps, contribuera peut-être à la régénérescence de l'Asie Mineure.

« *Toutefois, il ne pourra en être ainsi que si, grâce à la nouvelle ligne ferrée et aux capitaux étrangers, on parvient à cultiver les vastes plaines fertiles de la Mésopotamie et de la Babylonie* (1). »

C'est là une condition *sine qua non*.

« Sur 17 millions et demi d'habitants, la Turquie d'Asie ne compte pas 8 millions de Turcs ou populations assimilées ; et sur ce nombre près de 5 millions habitent l'Anatolie (2). »

Donc, telle qu'elle est, la Mésopotamie est presque un pays désert et ses richesses naturelles sont sans valeur tant que des bras en nombre suffisant ne permettent pas de les exploiter. Or, la main-d'œuvre indigène, est-il possible de compter sur elle? Point du tout, car la population est infiniment trop clairsemée. Peut-on en outre se bercer de l'espoir de plier brusquement aux travaux de la terre le Turc indolent, l'Arabe vagabond ou le Kurde pillard?

(1) *Revue du Cercle militaire*, n° 12, 1902, p. 322.
(2) Ludovic de CONTENSON, *Chrétiens et Musulmans*, p. 138. Plon, Paris, 1901.

La main-d'œuvre qu'il faut à l'exploitation de la Mésopotamie, c'est la main-d'œuvre européenne. Depuis longtemps, d'ailleurs, les économistes allemands y pensent. Depuis longtemps, ils tirent argument des petits groupements allemands qui ont réussi en Syrie et en Palestine pour préconiser une colonisation sur de larges bases dans l'est de la Turquie d'Asie.

Il y a moins de deux ans, Schneider évoquait déjà l'établissement d'une bande de colons allemands allant du Bosphore au golfe Persique. M. Hermann, inspecteur des exploitations agricoles des chemins de fer d'Anatolie, conseiller des écoles d'agriculture turques et administrateur d'une partie du domaine privé du sultan, ne croit pas à cette possibilité. Pour lui, la Turquie d'Asie n'a pas un climat si favorable et presque partout l'Européen doit subir l'étreinte épuisante de la fièvre.

« L'exemple des templiers allemands de Kaïffa, dit-il encore, ne saurait être invoqué; en Anatolie les difficultés de colonisation sont bien plus grandes qu'en Palestine; le fanatisme musulman y est plus redoutable, l'administration plus tracassière et plus exigeante sur le backchich. Le gouvernement ottoman ne favoriserait jamais une émigration, même allemande. Il multiplierait les conflits administratifs et les ferait traîner en longueur; pendant ce temps, les colons épuiseraient

leurs ressources. Ils feraient en somme une très mauvaise affaire (1). »

Le lieutenant-colonel von Bieberstein est plus catégorique encore :

« En Mésopotamie, il y a 24 millions d'hectares de terrains alluviaux d'une fertilité extraordinaire et donnant deux récoltes par an. Malheureusement, comme la population de cette région n'est que de quatre millions et demi d'habitants, on manquera de bras pour cultiver ces vastes étendues de sol. Il faudrait donc avoir recours à la colonisation sur une vaste échelle pour rendre à cette région sa prospérité agricole d'autrefois. Reste à savoir si les musulmans toléreraient le développement de l'élément chrétien étranger auprès d'eux. *D'ailleurs, ce ne sont pas des milliers ou des centaines de mille de colons allemands ou autres qu'il faudrait pour exploiter ces terres, mais des millions, et des capitaux dans la même proportion.* On estime que 10 à 15 millions de colons parviendraient difficilement à faire rendre aux terres de cette région même la moitié de leur valeur productive. Il serait difficile d'atteindre ce chiffre, car depuis 1820 le nombre des émigrants allemands qui sont allés habiter l'Amérique n'est que de 5 millions, et en 1901 ce chiffre n'a été que de 20.000 (2). »

(1) *Revue de Géographie*, art. *Les intérêts de l'Allemagne dans l'Empire ottoman*, par A. Brisse, juin 1902, p. 485.

(2) *Revue du Cercle militaire*, 29 mars 1902, nº 13, p. 357.

Le Dr Paul Rohrbach est sur ce point du même avis et apporte des arguments analogues. « Les colons souabes en Palestine, dits Templiers, font une exception. Mais d'abord leurs établissements ont mis des dizaines d'années avant d'arriver à leur épanouissement actuel. Secondement, la plupart d'entre eux n'ont pas à vaincre les difficultés inhérentes à l'agriculture. Ils s'occupent de travaux plus faciles, de culture maraîchère, d'élevage, des fruits du sud, des abeilles, de la fabrication du vin (1). »

Paul Lindenberg, qui a voyagé en Turquie d'Asie en 1901, écrit aussi :

« Il y a sans doute en Anatolie suffisamment de place pour des centaines de mille d'agriculteurs, mais on ne peut songer à y créer une colonisation allemande ni grande ni petite. Abstraction faite de l'extrême méfiance que provoquerait cette mesure chez d'autres nations, la Turquie elle-même ne permettrait pas chez elle l'établissement d'un État dans l'État qui, rattaché fidèlement à la mère patrie, ne lui procurerait ultérieurement que des embarras politiques et des difficultés locales inévitables. La colonisation est irréalisable au point de vue politique (2). »

Le Dr Düring pacha renforce encore cette conviction.

(1) Rohrbach, *Die Bagdadbahn Wieganat.* Berlin, 1902, p. 20.

(2) Cité par A. Brisse. *Les intérêts de l'Allemagne dans l'Empire ottoman*, V. *Revue de Géographie*, juin 1902, p. 486.

« Tout le monde, déclare-t-il, est d'accord sur l'impossibilité de la petite colonisation. L'impossi bilité de la grande repose sur des raisons d'ordre psychologique : 1° le gouvernement ne s'y prêtera jamais ; 2° le Turc ne souhaite nullement de voir la civilisation de l'Occident s'introduire chez lui ; il la considère plutôt comme un malheur... Les conditions de la propriété foncière en Turquie sont si étranges, si embrouillées, si différentes des nôtres, qu'elles constitueraient des obstacles insurmontables à l'acquisition des terrains par les grandes sociétés. La notion du représentant juridique n'existe pas en Turquie; l'acquisition ne peut être qu'individuelle. Pour la rendre collective, on devrait entreprendre des pourparlers interminables... En supposant qu'une société par actions parvienne à se constituer, il lui faudrait, pour réussir, des privilèges spéciaux, une administration, une police, des collecteurs d'impôts particuliers; il en résulterait un sentiment de profonde hostilité chez l'élément indigène, traité avec moins de ménagements... La colonisation en grand par des Européens aboutirait à un asservissement moral et matériel des indigènes, à l'accaparement des meilleurs terrains exploitables. Or l'Anatolie est considérée par le musulman comme son dernier asile, sa suprême réserve. Les musulmans d'Europe, les Tcherkesses, les Turkmènes du Caucase y émigrent continuellement... Il y aurait

conflit perpétuel. Les entreprises industrielles et minières pourraient peut-être y réussir, mais elles se heurteraient à un gros obstacle : l'instabilité de la main-d'œuvre. Le district minier d'Héraclée occupe bien environ dix mille travailleurs; mais il n'y existe pas de population ouvrière dans le vrai sens du mot. Les ouvriers proviennent de différentes régions, travaillent de douze à quinze jours moyennant un salaire journalier de deux francs environ, et retournent ensuite dans leurs foyers : le salaire acquis leur permet de payer les impôts. Ils redeviennent cultivateurs, ensemencent leurs champs, et restent fidèles à leurs terres et à leur toit. La richesse minière de l'Asie Mineure est cependant extraordinaire. Des millions et des millions sommeillent sous terre. La région nord-ouest, avec ses ressources en houille, fer, nickel, cuivre, constituerait un district industriel de premier ordre. Mais il est totalement dépourvu de population, et aucun homme d'État turc ne se prêterait à son envahissement par la main-d'œuvre étrangère (1). »

Donc conclusion nouvelle : la colonisation *européenne* pourrait *avec le temps* restituer à la Mésopotamie sa prospérité antique; dans l'état actuel des choses elle ne semble pas probable. En tout cas, elle est sûrement impossible dans les proportions

(1) *Revue de géographie*, juin 1902.

qui seraient nécessaires pour qu'elle fût efficace.

Abordons un autre ordre de considérations.

Une entreprise comme celle de Bagdad ne saurait être menée à bonne fin que si les travaux qu'elle comporte peuvent être accomplis dans de suffisantes conditions de calme matériel et moral.

N'oublions pas que d'Aintab à Mossoul le tracé de la ligne passe sur le territoire kurde. Cette terre classique des pillards est le domaine de bandits patentés dont quelques-uns ont une véritable notoriété. On trouve parmi eux Ibrahim pacha, général des hamidiés; c'est-à-dire de cette milice irrégulière qu'Abd-ul-Hamid cherche à former avec des Kurdes ou des Arabes nomades sur le modèle des cosaques russes. Bien que nominalement représentant du sultan, en fait il est une sorte de souverain autonome et répand la terreur dans le pays. Un peu plus à l'est, entre Mossoul et Diarbékir, est le campement de Mustapha pacha. Lui aussi est général des hamidiés; c'est un confrère d'Ibrahim, s'entendant fort bien, depuis des années, à lever sur les caravanes et les voyageurs des droits de péage irréguliers.

En pays kurde, les Ibrahim, les Mustapha de moindre importance, mais aussi dangereux, sont légion. Croit-on que ces belliqueuses populations vont laisser bénévolement s'accomplir des travaux qu'ils comprennent fort bien devoir être la fin de leurs rapines? Ce serait se tromper étrangement.

Le consul général allemand Stemrich, qui a accompagné la mission chargée d'étudier le tracé projeté, n'a pas commis cette erreur : « *L'insécurité est telle dans toutes ces contrées, aurait-il dit, qu'il faudrait deux corps d'armée pour garder la ligne.* »

La sécurité locale des travaux en Mésopotamie même ne suffit pas encore. Une paix suffisante dans l'empire ottoman paraît en outre nécessaire.

Or, les désordres vont croissant dans les États du sultan. Les affaires macédoniennes préoccupent toutes les chancelleries et mettent en question l'existence du Turc en Europe.

En Asie, le Yémen tend à se détacher. Le Hedjaz commence à donner des signes d'agitation périodiques. L'Irak Arabi, depuis Ibilla jusqu'au golfe Persique, est en insurrection, les Nedzéens viennent y donner la main aux tribus révoltées et, unies à celles-ci, livrent des combats sanglants aux troupes turques, qui, récemment encore, ont eu le désavantage et subi des pertes sérieuses.

Le sultan Abd-ul-Hamid est sexagénaire; des hommes connaissant bien le palais m'ont affirmé, à Constantinople, que le sultan est atteint de graves maladies chroniques.

Quoiqu'elles soient dissimulées avec soin, il est probable qu'Abd-ul-Hamid ne vivra pas jusqu'à l'achèvement du réseau qu'il vient de concéder aux Allemands.

Or, si résignés que soient les Turcs, ils n'ont pas

vu sans éprouver autant d'humiliation que de colère les Allemands arriver à pénétrer les cinq provinces de Konia, Adana, Alep, Bagdad et Bassora.

Les Turcs perspicaces comprennent fort bien qu'il ne s'agit pas seulement pour les intrus de tirer profit des ressources commerciales et industrielles de ces régions si chères à l'islam, mais aussi et surtout d'arriver à les coloniser, à s'assimiler ensuite la population indigène et à y dominer enfin.

Cette conviction n'existe pas seulement dans la classe élevée; elle est partagée par la classe moyenne.

Tant qu'Abd-ul-Hamid vivra, il est probable qu'il ne détachera pas la Turquie des Allemands; il matera l'opinion turque et soutiendra quand même la société d'Anatolie et ses diverses entreprises. Mais du jour où il disparaîtra, les Allemands auront à se défendre contre les mauvaises dispositions du nouveau sultan, que celui-ci s'appelle Réchad, Ahmet, Kemal, Eddin ou Yousouf Yzeddin.

Il est incontestable que, le firman de concession ayant été délivré et les travaux commençant dans le délai prévu par la convention, le gouvernement turc ne pourra brutalement déposséder la société; mais dès qu'en haut lieu les dispositions seront devenues mauvaises pour elle, les clauses les plus avantageuses qu'elle a fait insérer dans son contrat deviendront, par suite des interprétations qu'adop-

teront les autorités intermédiaires, des sources de difficultés et de dommages. On verra plus loin d'ailleurs que l'hypothèse d'une intervention militaire russe venant brusquement interrompre par la force les travaux est encore parmi celles qui doivent être envisagées (1).

Dernière condition générale qui serait nécessaire à la réussite *financière* du projet allemand. Il faudrait que la situation budgétaire de la Turquie allât s'améliorant, sinon il est évident que la sécurité donnée par la garantie kilométrique, quelle qu'en soit la forme, finirait par devenir illusoire.

Malheureusement, il ne semble pas que les finances du pays turc, si riche de sa nature mais si mal gouverné, s'arrangent.

La situation budgétaire de la Turquie est si embrouillée que le sultan, sans cesse aux abois, ne peut faire face aux plus vulgaires obligations. Depuis longtemps, c'est une règle établie que les fonctionnaires ne touchent par an que trois ou quatre mensualités de leur traitement au lieu de douze. Les fonctionnaires de Constantinople étaient un peu plus favorisés : le jour de la fête de l'avènement du sultan, à la fin du mois d'août, ils étaient sûrs de toucher au moins une mensualité entière. En 1902, ce versement bien modeste n'a pu, pour la première fois, être fait qu'aux seules troupes de la garde du

(1) Voy. p. 315.

palais de Yildiz. Voilà un fait qui en dit long sur la pénurie du trésor ottoman.

La détresse est si grande, la situation si inextricable que les Turcs, avec leur fatalisme, ne cherchent même plus à lutter. Ils s'abandonnent au courant, comptant beaucoup plus pour sortir d'embarras sur des expédients douteux et imprévus que sur des réformes étudiées, sérieuses et profondes.

Toutes ces conclusions partielles et diverses, tâchons de les fondre en une conclusion générale, à la fois aussi courte, aussi expressive et aussi juste que possible.

Peut-on dire que l'entreprise de Bagdad se présente dans des conditions favorables?

Le contraire semble l'exacte vérité (1).

Le simple bon sens permet de prévoir, en effet, l'existence inéluctable d'une période fort longue exposant à des aléas considérables. Le rendement de l'entreprise en intérêts est par suite soumis à des risques difficiles à contester.

Le choix de la voie normale, au lieu de l'écarte-

(1) Bien noter qu'au cours de tout ce chapitre il s'agit *strictement* du point de vue technique et financier.

Il est évident que le chemin de fer de Bagdad sera utile aux villes dans lesquelles il passera; il en est ainsi du moindre chemin de fer électoral.

On peut également soutenir que la civilisation générale gagnera à l' « européanisation » de la Turquie d'Asie.

Ces considérations, toutefois, ne suffisent pas aux souscripteurs dont on sollicite les fonds.

ment réduit d'un mètre, paraît une faute extrêmement grave qui rend *économiquement* le problème à peu près insoluble.

Sans doute, la période des difficultés, si longue soit-elle, ne se prolongera pas indéfiniment, mais pendant qu'elle aura cours, les actions et obligations de l'entreprise subiront une baisse considérable, et les souscripteurs d'Occident, surtout les Français, ne connaissant bien ni le pays ni l'affaire elle-même, s'estimeront heureux de vendre à bas prix les titres acquis par eux très cher. Ces titres seront rachetés par les Allemands, et ceux-ci, toujours défendus par leur gouvernement, arriveront à calmer les autorités ottomanes, en payant bien quelques hauts fonctionnaires. On verra alors les Turcs, qui ne persévèrent pas plus dans leurs haines que dans leurs sympathies, se remettre au mieux avec la société allemande.

Cette opération sera d'autant plus aisée que les Allemands, ayant la haute main sur le conseil d'administration de la société d'Anatolie, seront merveilleusement placés pour prendre toutes les mesures propres à la préparer. On peut donc prévoir que, finalement, grâce à cette très large réduction indirecte du capital initial, opérée aux dépens des souscripteurs primitifs, les Allemands rendront *peut-être* viable l'entreprise au point de vue financier.

CHAPITRE IV

L'ALLEMAGNE ET LA TURQUIE APRÈS L'ACHÈVEMENT DU RAILWAY DE BAGDAD

I. Avantages de la Turquie a l'exécution des voies ferrées d'Asie. — *Au point de vue administratif.* Extension du pouvoir du Sultan. — *Au point de vue militaire.* Accroissement des facultés de mobilisation et de concentration.

II. Intérêts certains de l'Allemagne a la réalisation de l'entreprise. — *Les risques sont limités.* Caractère allemand bien marqué de l'entreprise. — *Divers gains sont assurés.* Comment la Turquie d'Asie sera dans une certaine mesure un nouveau débouché pour le commerce et pour la colonisation allemande. Importance de la mainmise sur la route la plus courte de Hambourg vers l'Extrême-Orient. Combinaisons militaires générales facilitées. Consolidation de l'influence allemande en Turquie.

Le peu de sécurité financière que présente l'entreprise n'a point échappé aux Allemands.

Dans son rapport, le consul général Stemrich, chef de la mission d'études, s'appuyant sur l'insécurité de la région à traverser et surtout sur son absence de population, en dépit de la fertilité du sol, n'a point hésité à déconseiller la construction.

Ce conseil, basé sur des considérations strictement économiques, n'a pas et ne pouvait pas arrêter l'enthousiasme à Berlin. L'idée première a dominé.

La ténacité germanique en a poursuivi la réalisation.

A la fin de décembre 1902, M. Gwinner, directeur de la *Deutsche Bank*, vint à Paris pour s'entendre avec les financiers parisiens intéressés déjà à l'affaire du railway de Bagdad, puis le 11 février 1903 l'on apprit que la construction de la première section de la nouvelle ligne allait prochainement commencer.

Voici, d'après des renseignements particuliers, ce qui se serait passé.

Au commencement de janvier 1903 les Allemands déclarèrent, au palais d'abord, puis à la Porte et au ministère des travaux publics ensuite, qu'ils ne pouvaient attendre plus longtemps la découverte des affectations spéciales destinées à couvrir la garantie kilométrique du réseau à établir, qu'il fallait donc accepter une nouvelle combinaison, et que cette combinaison consistait en la construction du réseau aux frais de l'État.

Donc, toujours d'après ce projet allemand, la Porte devrait, pour la construction de dix sections (2.000 kilomètres environ) (1), délivrer d'abord à la société d'Anatolie des titres pour une valeur nominale de 540 millions. Ces titres, une fois le taux d'émission convenu, seraient placés par les soins

(1) D'après ce projet, la ligne n'atteindrait pour le moment que Bagdad ; la construction de certains embranchements serait différée.

de la société au fur et à mesure des besoins de la construction, ladite société ne devant jamais être tenue à débourser quoi que ce soit pour cette construction.

Le ministre des travaux publics, effrayé par le seul énoncé de 540 millions, fit remarquer qu'il n'était pas d'usage qu'un gouvernement confiât d'avance à une société les titres représentant une pareille somme pour une entreprise qui ne pouvait être exécutée avant plusieurs années. Il ajouta, non sans d'excellentes raisons, que d'ailleurs le gouvernement était hors d'état de gager dès maintenant le service des intérêts et de l'amortissement d'un semblable capital.

La question fut portée au palais. Le Sultan demanda avec insistance aux Allemands de se montrer conciliants. Finalement, on est arrivé à l'arrangement que voici :

La Porte fournira immédiatement à la société pour 54 millions nominaux de titres.

Le produit de ces titres sera exclusivement affecté à la construction de la première section du nouveau réseau, c'est-à-dire à la partie de ligne comprise entre Konia et Eregli; le taux de leur émission sera fixé d'un commun accord.

Ces 54 millions porteront 4 pour 100 d'intérêt et un amortissement de 0,08753 pour 100.

Cet intérêt et cet amortissement exigeront un

service annuel de 11.036 francs par kilomètre. Cette somme sera gagée sur le boni laissé par les affectations couvrant la garantie kilométrique de la ligne Ismidt-Angora, boni qui est fort important, les recettes de ladite ligne s'approchant beaucoup de la garantie kilométrique. Les 4.500 francs de frais d'exploitation (voir p. 99) seront également gagés sur ce même boni.

En vertu de cet accord, la société, après avoir construit la première section avec l'argent produit par l'émission des titres, touchera les 11.036 francs par kilomètre qu'exige le service de ces titres, dont elle distribuera elle-même le montant aux détenteurs.

Elle gardera naturellement pour elle les 4.500 fr. par kilomètre pour les frais d'exploitation.

Quant à la part revenant au gouvernement sur les recettes du réseau, elle reste à peu près telle que l'a fixée l'article 35 de la convention de janvier 1902.

La société a exigé la modification, à son propre avantage bien entendu, de quelques articles de ce document.

Le service des bateaux à vapeur entre la capitale et Haïdar-Pacha, par exemple, sera immédiatement exploité par la société d'Anatolie.

On assure encore qu'en vertu d'un article nouveau, la société allemande aura, dans toute la zone que desserviront ses lignes, *le droit de s'intéresser à*

toute entreprise, quelle qu'elle soit, par l'acquisition des actions de ladite ou desdites sociétés.

D'après l'opinion d'hommes fort bien renseignés, cet article, si inoffensif en apparence, a une portée considérable.

En somme, en Turquie même, il n'est défendu à personne de s'intéresser, de se substituer même à une société, en lui achetant ses actions.

Seulement on a voulu ici aller au-devant des difficultés qu'un sultan remplaçant Abd-ul-Hamid, et moins germanophile que celui-ci, pourrait opposer à l'envahissement de la Turquie d'Asie par l'industrie allemande. Dorénavant, les Allemands, quand une entreprise quelconque leur semblera avantageuse, pourront la faire monter par des hommes de paille, des Ottomans de préférence, puis quand l'épreuve, faite à bon compte, leur aura prouvé que l'affaire est rémunératrice, ils aviseront officiellement l'État que ladite affaire leur appartient, du fait qu'ils ont acheté ses titres, alors qu'en réalité ces titres seront toujours restés dans les caisses desdits Allemands. Des mainmises partielles et nouvelles pourront ainsi être réalisées sans que le public, la presse et surtout les ambassades de Constantinople, autres que celle d'Allemagne, aient pris l'éveil.

Cette clause servira surtout à l'Allemagne pour tourner la promesse qu'elle a dû faire au Sultan de ne point chercher à coloniser l'Asie turque.

En retour des avantages qui précèdent, la société d'Anatolie s'est engagée :

1° A se charger de la conversion de l'emprunt des pêcheries, dont le solde non amorti est à peu près de 20 millions de francs. L'intérêt de cet emprunt, qui était de 5 pour 100, sera ramené à 4 pour 100 et son amortissement de 2 pour 100 à 1/2 pour 100;

2° A faire au Trésor une avance de 500.000 livres turques portant 4 pour 100 d'intérêt et 2 pour 100 d'amortissement.

Cette convention financière distincte contient une clause précisant qu'elle ne sera exécutoire pour la société qu'autant et après qu'un firman impérial aura sanctionné les modifications apportées à la première convention de janvier 1902.

La dénomination applicable à la ligne de Bagdad et à ses embranchements est changée. Elle ne sera plus désignée par l'appellation de « nouveau réseau », mais prendra le titre de *Chemin de fer impérial ottoman de Bagdad.*

Au moment de conclure, c'est-à-dire vers le milieu de février 1903, quelques difficultés se produisirent encore.

La société d'Anatolie admettait bien que l'intérêt des 54 millions et leur amortissement fussent pris sur les affectations destinées à couvrir la garantie kilométrique de la ligne Ismidt-Angora, mais elle trouvait excessif que le service des inté-

rêts et l'amortissement de l'avance des 500.000 livres turques fût également gagé sur ces mêmes affectations. La Porte a alors offert de gager les intérêts de l'amortissement de ladite avance sur le boni laissé par les revenus affectés au payement de l'indemnité de la guerre turco-russe.

Il fallut bien prévenir de cette décision l'ambassade de Russie, qui répondit par un refus et une protestation en bonne et due forme.

Les Allemands ont alors accepté que le service de l'avance soit gagé pour un tiers seulement sur les affectations de la garantie kilométrique d'Ismidt-Angora et pour les deux autres tiers sur les revenus douaniers non aliénés encore.

La convention résumant cet accord est, en somme, surtout relative au tronçon de chemin de fer Konia-Érégli; elle a été signée le 6 mars 1903.

S'appesantir sur le caractère onéreux des conditions nouvelles que les Turcs, pressés d'argent, viennent d'accepter est parfaitement inutile.

Un fait subsiste : la période d'exécution commence.

Le 7 mars 1903, M. Gwinner, directeur de la *Deutsche Bank*, quitta Constantinople. Le même jour, *la Cote européenne* crut pouvoir affirmer que la construction du tronçon Konia-Érégli donnerait lieu prochainement à une émission publique non

seulement sur le marché de Berlin, mais encore sur le marché de Paris.

L'instant du premier effort de réalisation est donc imminent. Cette hâte a ses raisons.

Les Allemands trouvaient dangereux de tarder plus longtemps à faire acte de possession.

Pour ces réalistes, le premier coup de pioche au delà de Konia signifie le commencement de la mainmise.

Puisque l'unification de la dette ottomane n'avait pu aboutir malgré les efforts de M. Rouvier, puisque les affectations nécessaires à la garantie kilométrique de la ligne totale ne pouvaient se trouver, il fallait imaginer un moyen de commencer quand même le réseau de Bagdad.

On vient de voir par quel procédé la difficulté a été tournée.

La société d'Anatolie a obtenu du gouvernement turc que la garantie kilométrique de la *première section* fût payée sur l'excédent que laissent actuellement les ressources affectées à la garantie kilométrique de la ligne Haïdar-Pacha-Angora. Cet excédent est en effet suffisant à garantir 200 nouveaux kilomètres, et comme la société allemande a *huit ans* devant elle pour l'achèvement de cette première section, elle compte trouver d'ici là une solution définitive quant à la garantie kilométrique indispensable à la construction du reste de la ligne.

Cette explication a son intérêt, mais elle est en-

core insuffisante pour répondre à cette question qu'il faut poser : pourquoi, dans l'état d'incertitude actuelle, les Allemands n'hésitent-ils point à commencer la ligne de Bagdad?

Si l'on fait abstraction totale de la valeur de l'entreprise au point de vue financier, point unique intéressant les porteurs de titres qui verseront le capital, et *le seul qui ait été examiné dans le chapitre précédent*, on arrive à constater que le nouveau railway doit procurer des avantages certains aussi bien à la Turquie qu'à l'Allemagne.

Recherchons quels sont ces bénéfices. Cessons complètement de nous préoccuper du côté financier, abordons maintenant le domaine des considérations commerciales, politiques et militaires.

I

Actuellement le Commandeur des croyants n'est suzerain de la Turquie d'Asie que théoriquement.

Sur cet immense territoire, plusieurs fois grand comme la France, l'autorité d'Abd-ul-Hamid est parfois simplement nominale.

Si en Syrie, en Palestine et en Anatolie la volonté du sultan est à peu près transmise et res-

pectée, en Mésopotamie, en Arménie et en Arabie le pouvoir de Constantinople n'est bien souvent qu'une fiction.

Dans ces régions, sans communications régulières avec la capitale, il existe encore, en effet, un grand nombre de tribus touraniennes ou arabes qui ne connaissent la Padischah que de nom, et vivent en pillant ses fonctionnaires aussi résolument que les vulgaires caravanes.

Sur ce monde indiscipliné et turbulent, la voie ferrée exercera une action répressive; elle permettra aux fonctionnaires turcs d'avoir des administrés qui ne soient plus inaccessibles et de les amener progressivement à une plus réelle obédience.

Sans doute le backchich verra étendre son domaine; en raison de l'état actuel des choses, il en résultera malgré tout un progrès véritable pour la Turquie. Le bénéfice *administratif* du railway de Bagdad ne paraît donc pas contestable.

Mais le grand résultat qu'Abd-ul-Hamid tirera du futur railway et dont le désir ardent l'a surtout déterminé à faire aux Allemands la concession qu'ils demandaient, c'est un renforcement considérable de la puissance militaire de la Turquie.

Actuellement, l'Asie est pour le Sultan une magnifique réserve de soldats, mais pratiquement l'absence de routes, la quasi-impossibilité de les

concentrer rapidement rend ces troupes infatigables à peu près sans emploi.

Dans la guerre contre la Russie, le 6e corps d'armée turc, dont le quartier général était à Bagdad, n'arriva à la frontière russe qu'après deux mois de marches forcées, ayant perdu une partie de ses effectifs et trop tard pour entrer en ligne utilement.

Écoutons le lieutenant-colonel Rogalla von Biberstein :

« Au point de vue militaire, ce chemin de fer permettra, le cas échéant, une concentration plus rapide des forces de la Turquie d'Asie, soit à Constantinople, soit sur la frontière nord-est de l'Asie Mineure, contre la Russie.

« Évidemment, si ce nouveau chemin de fer passait par Angora, il aurait permis à la Turquie, en cas de guerre avec la Russie, de jeter une armée sur Erzeroum pour soutenir le 4e corps d'armée turc, qui se trouva seul pour couvrir la frontière.

« Peut-être, d'ailleurs, cette ligne sera-t-elle construite plus tard. D'un autre côté, une fois la ligne du sud construite, le 6e corps d'armée (Bagdad) et le 5e (Damas) pourront être transportés bien plus vite qu'aujourd'hui en Asie Mineure et sur la frontière russe. Il est d'autant plus nécessaire de renforcer très rapidement le 4e corps d'armée (Erzindjan), que ses trois divisions sont très dispersées

et que ses 64 bataillons de rédifs sont stationnés très loin dans l'intérieur de l'Anatolie.

« De plus, le camp retranché d'Erzeroum, tout en étant très fort, est exposé à une attaque précoce des forces russes du Caucase (3 divisions d'infanterie et 3 divisions de cavalerie).

« Le 6e corps d'armée turc, qui tient garnison à Bagdad et dans les environs, est continuellement sous les armes pour parer aux rapines des bandes pillardes des Bédouins et des montagnards kurdes; c'est un des meilleurs de l'armée turque.

« Il y aurait donc grand avantage, le cas échéant, à pouvoir le transporter en peu de temps soit à Constantinople, soit à Erzeroum. Il y aurait le même avantage à transporter avec la plus grande célérité le 5e corps de Damas à Aïntab ou à Mardin, et enfin, après l'achèvement du chemin de fer de la Mecque, la division du Hedjaz et le 7e corps (vilayet du Yémen).

« Comme de nombreuses lignes secondaires doivent se détacher de la principale de Bagdad, la concentration des troupes turques sera rendue notablement plus facile, et le poids de la guerre, qui jusqu'à présent pesait particulièrement sur les provinces de la mer Noire et de la Méditerranée, et les dépeuplait, pourra, comme von der Goltz le déclare, être réparti à l'avenir d'une façon plus égale (1). »

(1) V. *Revue du Cercle militaire*, 29 mars 1902, n° 13, p. 358.

D'après l'oberleutenant Kürchoff, l'état-major turc, en effet, voudrait voir établir en Turquie d'Asie un réseau complet de chemins de fer. Il réclame notamment la construction à voie normale des lignes suivantes :

1° Angora-Kaisarieh-Sivas-Erzeroum,

2° Konia-Hamidié-Aïntab-Alep,

3° Kyrschir-Maden-Diarbékir-Mossoul-Kharpout et Bagdad (1).

L'importance considérable du railway de Bagdad se dégage de ce qui précède.

Pour l'apprécier mieux encore, il faut comprendre en outre que si le seul établissement de la voie ferrée constituera déjà en lui-même une œuvre militaire, elle sera complétée par l'application de l'article 45 de la convention turco-allemande.

Par cet article, en effet, la société d'Anatolie s'engage à dépenser *quatre millions* de francs pour la construction de stations militaires (*sic*) sur les points de la ligne que lui indiquera le ministre de la guerre.

On m'a assuré que cet article se trouve explicitement confirmé par une lettre signée du directeur général T. Zander et de son adjoint Huguenin, et adressée au ministre des travaux publics.

Dans ce document, ceux-ci déclareraient que la

(1) Oberleutenant Kürchhoff, *Eisenbahnen und Eisenbahnpläne in Klein und Mittel-Asien, Persien und Afghanistan*, in *Geographische Zeitschrift*, p. 623. Novembre 1901.

dépense de quatre millions serait faite par la société et appliquée à la *construction de fortifications sur le littoral du golfe Persique que désignera le ministre de la guerre.*

Bien que ce renseignement provienne de source tout à fait sérieuse, je le donne sous réserves. Il est évident d'ailleurs que le chemin de fer de Bagdad doit être considéré comme un formidable instrument de guerre mis dans la main de la Turquie.

Le Commandeur des croyants l'a bien compris, et c'est cette considération puissante qui lui a fait admettre l'entrée des chrétiens d'Occident au cœur de son empire d'Asie.

II

Quant à l'Empire allemand, il est appelé à bénéficier du railway de Bagdad beaucoup plus encore que la Turquie.

Guillaume II peut sans hésiter lancer son pays dans l'aventure ; ses sujets ont infiniment plus à y gagner qu'à y perdre.

Les banquiers allemands sont sûrs de toucher leurs courtages sur l'émission des titres ; les ingénieurs allemands, les employés allemands du futur railway sont assurés d'être payés de leurs traite-

ments; les fabricants allemands sont certains d'encaisser le prix de leurs rails, de leurs machines, de leurs wagons (1),

Tous les risques se trouvent en réalité concentrés sur le capital. Or, comme ce capital doit être fourni surtout par l'épargne française, et qu'il peut être ensuite restreint aux dépens de celle-ci par le procédé indiqué plus haut (voir p. 195), il en résulte que les risques se trouveront par ce fait même concentrés sur les porteurs français.

Si l'affaire réussit, les titulaires d'actions ou d'obligations toucheront leur 4 ou leur 5 pour 100, ce qui paraît bien devoir être un maximum. Si la rémunération du capital n'a pas lieu suffisamment vite ou dans une proportion satisfaisante, ce qui est très possible, les cours de la Bourse déprécieront peut-être les titres et dans une proportion considérable, mais l'Allemagne n'en conservera pas moins les bénéfices qu'elle peut attendre pour ses sujets ou en tant qu'État de cette entreprise allemande.

Car, et j'y insiste encore, le caractère allemand du chemin de fer de Bagdad est assuré d'une façon inébranlable.

Le nouveau railway n'est en somme que *le simple*

(1) Ces derniers auront forcément la partie belle, puisque les fournisseurs français pourront lutter difficilement : sur ces divers produits fabriqués, les prix allemands sont notablement inférieurs aux prix français.

prolongement des chemins de fer déjà allemands du réseau d'Anatolie.

Les écrivains d'outre-Rhin ne se font pas faute d'ailleurs de proclamer qu'ils travaillent en Asie pour eux-mêmes et à l'exclusion de tous autres.

Dans la préface de son Atlas commercial de l'Asie Mineure, le Dr Ernst Friederich le dit sans ambages : « Cette carte commerciale des produits du pays a été établie spécialement pour les marchands allemands. En conséquence, lorsque les noms de localités ne possèdent point déjà un alphabet latin, on a adopté intentionnellement des caractères allemands (1). »

Le Dr Paul Rohrbach, de son côté, a marqué nettement la situation :

« Maintenant, il ne peut subsister aucun doute. La société du chemin de fer d'Anatolie, qui est aux mains de la Banque allemande de Berlin, aura la direction technique et financière de l'entreprise. On peut donc dire que le chemin de fer de Bagdad est en fait une entreprise allemande comme on l'a souhaité et comme on s'est efforcé de l'obtenir de notre côté et comme aussi nos adversaires ont essayé à Constantinople de l'empêcher avec tant de jalousie et de ténacité (2). »

(1) *Handels und produktenkarte von Kleinasien*, Dr Ernst Friedrich. Sternkopf, Halle, 1898.

(2) Dr Paul Rohrbach, *Die Bagdadbahn*, in *die Zeit*, p. 549. Berlin, 30 janvier 1902.

Le lieutenant-colonel Hildebrandt n'est pas moins affirmatif.

« La concession a été accordée à la fin de 1899, et on peut estimer qu'elle a été obtenue grâce à la politique du gouvernement allemand, qui a résolument revendiqué pour son pays le rôle de puissance mondiale dans le concert des nations. *La construction de la ligne se trouve donc en mains allemandes ; il en est de même des installations maritimes considérables construites par la compagnie d'Anatolie* sur un emplacement qui fournira un port excellent et dans la baie d'Ismidt, à l'endroit dit Haïdar-Pacha, près de Scutari, sur le Bosphore, en face de Constantinople, dont ladite localité constitue en quelque sorte un faubourg (1). »

Un fait révélateur aurait dû déjà éclairer ceux qui, avec une obstination singulière, veulent voir dans l'affaire de Bagdad une entreprise internationale.

A la fin de mars 1902, les journaux turcs ont publié la note suivante :

« Jusqu'à ce jour, MM. Zander (représentant de la *Deutsche Bank*) et Huguenin, agissaient comme présidents du conseil d'administration du chemin de fer d'Anatolie. A partir de ce jour, M. Zander prendra le titre et les fonctions de *Directeur des lignes de la nouvelle concession* et M. Huguenin reste directeur de la ligne d'Anatolie. »

(1) *Internationale Revue über die gesammten Armeen und Flotten*, p. 73, mars 1902, von WITZLEBEN, Dresden.

Comme M. Zander est notoirement l'homme de *Deutsche Bank* et qu'il exerce maintenant les fonctions de directeur des lignes de la nouvelle concession, le caractère allemand de l'entreprise apparaît marqué aussi profondément qu'il est possible.

L'Allemagne n'a donc pas à craindre de travailler pour autrui. Ses sécurités sont prises; elle peut sans inquiétude tâcher de recueillir les différents bénéfices qui s'offrent à elle.

Quels sont-ils?

Le commerce allemand vient de faire dans le Levant des progrès remarquablement rapides.

« En 1880, le commerce de l'Allemagne avec l'Empire ottoman se montait à 8.500.000 francs ; en 1900 il s'élevait à 81.250.000 francs; en 1901, à 84.450.000 francs et avait par suite décuplé en vingt ans (1). »

L'activité des Allemands et surtout le constant appui qui leur est assuré de Berlin leur a permis de réaliser ce prodige, mais la nécessité où ils se trouvent de vendre à tout prix leurs objets fabriqués les oblige impérieusement à chercher de nouveaux débouchés.

Ils tiennent absolument à s'emparer de celui de l'Asie turque, et ils le disent.

« Le but que l'Allemagne poursuit par le chemin de fer de Bagdad n'est absolument rien autre que

(1) *Revue de Géographie*, juin 1902, p. 492

l'extension et le renforcement de ses relations économiques avec l'Empire turc (1). »

Le major Schlagintweit est aussi catégorique :

« De toutes nos forces nous devons tâcher déjà de nous assurer commercialement ce territoire. Il faut qu'il soit un débouché pour la production allemande, surtout au moment où toute l'Amérique économique et industrielle se dresse en face de l'ancien monde, au moment où la Russie cherche à conquérir l'Asie entière et où l'Angleterre s'efforce d'établir avec ses colonies un seul territoire économique (2). »

Partant d'idées aussi fermement arrêtées, on peut être sûr que les Allemands, avec leur exclusivisme et leurs qualités d'activité si réelles, s'empareront commercialement de la Turquie d'Asie dans toute la mesure possible. Sans aucun doute, si quelques années après l'ouverture de la voie ferrée il est possible de mettre en mouvement certaines entreprises industrielles, ce seront évidemment les Allemands les mieux placés pour tenter la fortune. Ils commenceront probablement par exploiter les charbonnages d'Éregli, puis, si les Turcs continuent à les laisser opérer librement, on verra les pétroles de Kerkouk faire bientôt concurrence à ceux du Caucase et de Roumanie.

Comme commerçants, comme industriels, surtout

(1) Dr Paul ROHRBACH, *Die Zeit*, p. 550. Berlin, 30 janvier 1902.

(2) *Beiträge zur Kolonialpolitik und Kolonialwirtschafft*, 2e année, 4e cahier, p. 108. Berlin.

comme employés du chemin de fer, quelques milliers d'Allemands trouveront ainsi à se caser.

C'est sous cette forme mitigée que les Allemands coloniseront en Turquie d'Asie. Ce ne sera point là, certes, la colonisation du nombre, indispensable pour mettre en valeur les richesses agricoles du pays, mais ce sera la colonisation de qualité.

Lorqu'on a constaté avec quelle méthode le torrent germanique est dirigé sur les points essentiels de la péninsule des Balkans (1), on ne peut pas douter de ce qu'il adviendra en Asie Mineure.

En Europe, le gouvernement de Berlin a toujours eu l'art de savoir discerner d'abord et de s'emparer ensuite des points politiquement importants.

Peut-on admettre que Guillaume II ne s'ingéniera pas à jalonner la route la plus courte vers les Indes de groupements allemands qui en assureront la garde, en même temps qu'ils rehausseront le prestige de son empire ?

Il y a cinquante ans, un voyageur allemand en Anatolie, Ludwig Ross, professeur à Halle, exprima pour la première fois la pensée que l'Asie Mineure pourrait être un champ de colonisation pour l'Allemagne. Depuis, cette idée a été reprise maintes fois. Le simple raisonnement nous montre aujourd'hui qu'elle est inapplicable sur de larges bases, mais si quelques milliers d'Allemands sont un grain de sable

(1) V. *L'Europe et la question d'Autriche au seuil du vingtième siècle*, p. 330 et suiv. Plon, 1901.

de plus dans les déserts mésopotamiens, s'ils sont incapables d'augmenter sensiblement le trafic du railway, ils n'en constitueront pas moins des jalons de l'influence allemande, des consommateurs sur un sol étranger des produits de la mère patrie, en même temps qu'ils trouveront un emploi de leur activité et peut-être, dans quelques entreprises industrielles, le chemin de leur propre fortune.

C'est dans cette mesure que l'entreprise du chemin de fer de Bagdad facilitera la colonisation allemande.

Si faible soit-elle numériquement, cette colonisation allemande ne peut manquer d'avoir dans l'avenir son rayonnement politique.

Pour l'imaginer, il suffit de se rappeler ce fait que les colonies allemandes de Jaffa et Kaïffa semblaient avoir complètement oublié leur origine; la visite sensationnelle de Guillaume II en 1898 suffit à réveiller chez elle les vieux sentiments teutoniques qui n'étaient qu'endormis.

Si jamais les rails atteignent le golfe Persique, le railway de Bagdad, quel que soit son trafic, n'en constituera pas moins la route la plus courte ver les Indes.

Au point de vue du commerce, le fait sera loin sans doute d'avoir l'importance qu'on se plaît sou vent à lui attribuer, mais au point de vue de l'influence morale, politique et militaire?

Qu'on songe un peu à la signification de ceci :

la route la plus courte vers les Indes tombée dans les mains de la première puissance militaire du vieux monde!

Considéronsla poussée de l'Allemagne vers l'est :

Laissons parler un Allemand, Paul Dehn : «Déjà Frédéric List reconnut la signification économique de l'Orient pour l'Europe centrale allemande.

« A la fin de la guerre de Crimée, Roscher préconisait, non point l'émigration vers l'Amérique, mais vers le sud de l'Europe. « Il pourrait en être tout « autrement, disait-il, si le courant de l'émigration « était dirigé vers les terres voisines de l'est, donc « vers les parties riches, mais peu peuplées, de la « Hongrie, vers la Moldavie et la Valachie, vers la « Bulgarie et sur le côté nord de l'Asie Mineure. »

« Cette idée, Frédéric List la soutint toujours ardemment. L'indéniable génie de cet homme en a marqué le caractère non pas théorique, mais pratique.

« Dans ces régions, il serait possible, par une conquête pacifique, de créer une nouvelle Allemagne qui offrirait en grandeur, en population et en richesse à la vieille Allemagne le plus solide bastion contre le danger russe, contre le panslavisme (1). »

Cette politique, qui a été suivie en Autriche et à ses dépens par le gouvernement de Berlin, a

(1) Paul DEHN, *Deutschland und die Orientbahnen*, p. 44. G. Frantz, Munich, 1883.

bientôt été appliquée dans les Balkans. On va maintenant la tenter en Turquie d'Asie.

Lorsqu'on connaît les caractéristiques générales et les raisons du programme naval allemand, on s'explique alors beaucoup mieux pourquoi Guillaume II tient tant à la ligne de Bagdad.

« Le *Nauticus* posait en 1901 l'axiome suivant : c'est en Extrême-Orient et, particulièrement, en Chine, que se trouve à l'avenir le centre de gravité des intérêts économiques d'outre-mer de l'Allemagne (1). »

L'installation allemande à Kiao-Tchéou en 1897 a marqué le début de cette action extrême-orientale. La récente insurrection des Boxers a facilité à Guillaume II la pénétration de la province de Chan-Toung, l'une des plus riches de la Chine.

Là-bas, comme en Turquie, le prestige allemand a fait et fait d'énormes progrès.

Le lien entre les différentes étapes de l'expansion germaine n'est-il pas évident?

Si les Allemands s'installent avec leur railway en Turquie d'Asie, la radiation *orientale* de l'influence germanique s'exercera pleinement.

Maîtres de cette gigantesque voie ferrée qui s'étendra sans interruption depuis Hambourg jusqu'au golfe Persique, les Allemands feront de son point d'aboutissement la tête de ligne de leurs

(1) *Questions diplomatiques et coloniales*, n° du 15 mai 1902, p. 599.

navires rapides à destination de l'Extrême Orient.

Le Chan-Toung, dont Guillaume II est en train de s'emparer conformément aux principes de la *Weltpolitik*, se trouverait ainsi relié par les voies les plus directes à la Confédération germanique, dont on constaterait alors, dans toute sa vigueur, la radiation *extrême-orientale*.

Enfin dans sa dernière forme, la radiation serait *pangermaniste*. « Créer des colonies et des cultures allemandes en Turquie, dit le D[r] Kaerger, est un plan qui, en dehors de ses conséquences pour la politique et le trafic universel, a une importance toute particulière pour le pangermanisme.

« En raison de la situation de ce territoire, non seulement l'Empire allemand, mais le peuple allemand tout entier, devraient contribuer à cette tâche.

« Les tribus allemandes de la Suisse et surtout celles de l'Autriche devraient être appelées à y coopérer aussi bien que celles de l'Empire allemand (1). »

Rien n'est plus juste en effet. Après la mainmise sur les pays des Balkans et de l'Orient, la dernière phase de l'œuvre de Paul de Lagarde et du D[r] Hasse pourrait être plus facilement accomplie : l'extension, au besoin par la guerre, de l'Empire allemand vers le sud.

Ce plan politique conçu dans la capitale prus-

(1) *Alldeutsche Blätter*, 1895, p. 224.

sienne implique nécessairement un corollaire militaire.

Il n'y a pas que l'état-major turc qui gagnera au railway de Bagdad. Lisons un officier allemand :

« *Les Allemands apportent, eux aussi, un grand intérêt stratégique au chemin de fer de Bagdad*, car, lors d'un blocus éventuel du canal de Suez, blocus qui, par suite de difficultés politiques ou, plus tard, lors des opérations militaires, n'est pas à considérer comme impossible, cette ligne ferrée constituera pour l'Allemagne la voie la plus directe vers l'est de l'Afrique et de l'Asie et vers les possessions transocéaniques (1). »

Aujourd'hui, en effet, en cas de conflit avec l'Angleterre, le canal de Suez n'existerait plus pour les Allemands, et s'ils voulaient faire contourner l'Afrique à leurs vaisseaux, ce serait à la fois perdre un temps précieux et les exposer aux coups des croiseurs britanniques.

Au contraire, tout serait changé du jour où une voie ferrée soumise à l'influence allemande, aboutissant au golfe Persique, permettrait le ravitaillement de la flotte allemande du Pacifique.

Il en résulterait avec évidence une grande rapidité dans les manœuvres, partant une faculté d'offensive décuplée.

(1) Lieutenant-colonel HILDEBRANDT, *Revue internationale über die gesammten Armeen und Flotten*, mars 1902, p. 81. Von WITZLEBEN, Dresden.

La sécurité des opérations serait beaucoup plus grande encore si, au lieu d'être aux mains exclusives des soldats turcs, le railway de Bagdad était protégé par des soldats allemands.

Cette conception audacieuse a déjà germé outre Rhin.

Schneider dit textuellement :

« La Russie a acquis par le traité de Saint-Pétersbourg de 1896 le droit d'envoyer sur les chemins de fer de l'Orient chinois s'étendant sur 1.500 kilomètres de Mandchourie chinoise des détachements de cosaques de Sibérie pour garder la ligne. De même il serait nécessaire que, durant la construction du chemin de fer de Bagdad, des mesures analogues fussent prises pour assurer la sécurité des constructeurs contre les Bédouins et les brigands dans le Kurdistan, en Mésopotamie et en Babylonie » (1).

Un pareil vœu manifesté, même sous cette forme détournée, n'exprime-t-il pas le désir de consolidation de conquête qui est inévitable avec les Allemands.

Certes, les Allemands ne sont pas et ne seront jamais sympathiques aux populations de l'Empire ottoman, mais sur le parcours de la voie ferrée qu'ils vont construire, les Kurdes, les Arméniens, les Arabes, n'aimaient pas les Turcs et quoi qu'on

(1) Siegmund Schneider, *Die Deutsche Bagdadbahn*, p. 2. Weiss, Wien und Leipzig, 1900.

dise, le chemin de fer permettra aux sujets de Guillaume II d'habituer progressivement ces peuplades à leur contact. Par des écoles, des dispensaires pour les malades établis à chaque station importante, ils se créront peu à peu une clientèle faisant pénétrer partout la souple influence germanique.

Autre conséquence, certaine celle-là :

La mainmise allemande sur la voie ferrée de Bagdad a pour corollaire une mainmise plus complète sur les autres chemins de fer de la Turquie où les Allemands dominent déjà en droit et en fait.

Ce qui s'opère déjà donne une idée de ce que réserve l'avenir.

Au début, le français était la langue usitée dans les compagnies des chemins de fer « orientaux » et d'Anatolie. Il y a peu d'années, on a commencé à introduire l'allemand dans les écritures; maintenant le mouvement s'accentue. Nul doute qu'après le triomphe de Bagdad il ne s'accélère.

Ce résultat est d'autant plus sûr que l'immixtion allemande dans les finances de la Turquie le rend inévitable.

Le 25 février 1882, le *Fremdenblatt* de Vienne constatait : « La maison berlinoise Bleichröder s'implante dans les chemins de fer turcs; elle profite de l'intimité entre l'Empire allemand et la Turquie pour pénétrer dans toutes les grandes affaires de l'Orient. »

Depuis la *Deutsche Bank* est entrée en ligne, modestement d'abord; elle a ensuite été sur le pied d'égalité avec la Banque ottomane. Aujourd'hui, elle domine cet établissement financier, considéré jadis comme l'une des places fortes de l'influence française.

On ne remarque pas assez que, depuis quelques mois, toutes les fois que le Sultan a besoin d'argent, il s'adresse tantôt à la société d'Anatolie, tantôt à la *Deutsche Bank*, dont la caisse est identique.

Le 13 février 1902, *le Temps* nous apprenait :

« La société allemande des chemins de fer a consenti faire au gouvernement turc une avance de 400.000 livres turques, environ 9.200.000 francs. »

Le 2 février 1903, le même journal annonçait encore :

« La Porte négocie avec la *Deutsche Bank* une avance de 300.000 livres à valoir sur le produit de la prochaine concession des pêcheries et 100.000 livres à la Régie des tabacs afin de pourvoir aux dépenses de la Macédoine. »

Comme ces prêts ont été faits dans des conditions fort mystérieuses et ont pour objet de payer les dettes ottomanes les plus criardes, est-il téméraire de supposer que les Allemands, intervenant toujours au moment psychologique, ont su se ménager les gros et parfois usuraires profits que se réservent toujours les prêteurs en pareille occurence?

Ces conséquences du railway de Bagdad en voie de se réaliser expliquent toute la politique de l'Allemagne en Orient.

« Seule, dit le Dr Rohrbach, une Turquie forte politiquement et militairement peut nous permettre de trouver dans les terres de l'Euphrate et du Tigre un accroissement de notre avoir national et une amélioration de notre balance économique.

« Pour une Turquie faible, pas un pfennig, mais pour une Turquie forte, donnons tout l'argent qu'il faudra (1). »

Ces quelques lignes n'aident-elles pas à comprendre l'attitude de Guillaume II dans les affaires d'Arménie, de Crète et de Macédoine et l'importance extrême qu'il attribue à bon droit à la pénétration de la Turquie d'Asie.

De tous les grands projets qui préoccupent la politique universelle, la tentative d'établissement du chemin de fer de Bagdad est certainement l'un des plus importants.

Son exécution doit mobiliser une somme qui n'ira pas loin du milliard; elle donnera l'accès à des territoires qui furent les greniers à blé de l'antiquité; elle livrera à la circulation rapide la route la plus courte vers l'Extrême-Orient.

Ces trois conséquences certaines de l'exécution du chemin de fer de Bagdad suffiraient amplement

(1) *Die Bagdadbahn*, p. 16. Wiegandt, Berlin, 1902.

à justifier à son propos la rivalité des grandes puissances. D'autres raisons concourent encore à donner à cette entreprise une importance tout à fait exceptionnelle.

Le lieutenant-colonel Hildebrandt l'indique exactement : « Du moment que la voie la plus courte et la plus commode d'Europe vers les Indes orientales passera par l'Asie Mineure, il ne saurait manquer de se produire un revirement dans les conditions actuelles de communication.

« C'est naturellement la Turquie qui doit bénéficier en premier lieu de la ligne de Bagdad, mais *les profits que l'industrie et le commerce tireront de cette voie administrée par les Allemands seront absolument énormes*. Dans le domaine technique en ce qui concerne les voies ferrées, *c'est l'Allemagne qui, aujourd'hui déjà, a la prépondérance en Asie Mineure*, et ce fait s'accentuera encore, en raison du développement presque surnaturel de la technique ac tuelle (1). »

Or cette prépondérance de l'Allemagne en Turquie d'Europe et en Turquie d'Asie, c'est là un fait nouveau, de nature à modifier profondément la plupart des problèmes politiques.

Un Anglais anonyme qui a publié dans la *National Review* un clairvoyant article intitulé *Le foyer de la*

(1) Lieutenant-colonel Hildebrandt, *Internationale Revue über die gesammten Armeen und Flotten*, mars 1982, p. 80. Von Witzleben, Dresden.

politique asiatique estime que le chemin de fer de Bagdad est le nœud de relations très compliquées entre l'Angleterre, la Russie et l'Allemagne. Pour lui, l'affaire de Bagdad a tant d'importance que l'historien de l'avenir se demandera si le télégramme à Krüger ou la concession obtenue du chemin de fer de Bagdad aura été l'acte déterminant du règne de Guillaume II (1).

Cette appréciation ne paraît pas exagérée. Si elle se réalise complètement, on verra ensuite, en effet, que par ses conséquences politiques et militaires, *je ne dis pas commerciales,* la mainmise de l'Allemagne sur le railway de Bagdad est peut-être le fait le plus important qui se soit passé dans le Vieux Monde depuis la guerre franco-allemande.

(1) *The focus of Asiatic Policy by X.* in *National Review*, juin 1901, p. 624.

CHAPITRE V

LES PUISSANCES ET LE CHEMIN DE FER DE BAGDAD

I. L'ANGLETERRE. — *L'intérêt général britannique.* La route des Indes et le canal de Suez. — Le *Made in Germany* dans le Levant. — *Un point d'histoire.* M. Chamberlain, Guillaume II et l'Allemagne en Turquie d'Asie. L'incident de Koweit, son historique et son importance. — *L'hypothèse d'une entente anglo-allemande.* La circonspection nécessaire.

II. LES ETATS-UNIS. — *Tension progressive des rapports entre Washington et Berlin.* Le duel de demain. — *Les Etats-Unis et l'Orient.* Un débouché commercial.

III. L'ITALIE. — *Son intérêt est indirect.* Liaison de l'affaire de Bagdad avec les vues sur Trieste et sur l'Albanie.

IV. L'AUTRICHE-HONGRIE. — *Son intérêt commercial à garantir.* Le débouché des Balkans et du Levant lui est nécessaire. — *Sa liberté d'Etat à sauvegarder.* Le Pangermanismo et les Allemands en Turquie.

V. LA BULGARIE ET LA SERBIE. — *Indépendance politique et économique à assurer.* Les Allemands implantés en Asie ottomane seront plus puissants dans les Balkans.

VI. LA RUSSIE. — *L'Empire des Tsars et les Allemands en Turquie.* Conséquences économiques, politiques et militaires. — *Opposition faite au projet de nouveau railway par le gouvernement et par la presse russe.* L'état actuel des esprits.

L'Allemagne s'implante en Turquie. Tout récemment encore mal prévu, ce fait est aujourd'hui actuel, nouveau et considérable.

L'exécution du railway de Bagdad consacrera

l'installation germanique au cœur de la Turquie.

Un pareil fait et une pareille entreprise modifient totalement la physionomie de la question d'Orient. Ses inéluctables conséquences devant bouleverser profondément la situation respective des divers États dans le Levant, il n'est pas une puissance qui n'ait une attitude à prendre, pas un pays qui n'ait des intérêts à sauvegarder.

Dans ce chapitre, nous rechercherons donc en quoi l'entreprise de Bagdad touche ou doit toucher l'Angleterre, les États-Unis, l'Italie, l'Autriche-Hongrie, la Bulgarie, la Serbie et la Russie (1).

I

L'Angleterre vit de la politique extérieure. Cette simple cause eût suffi à Londres à faire observer de près les menées allemandes en Turquie, mais comme les Anglais furent les premiers à avoir eu l'idée d'une voie ferrée vers Bagdad, et que d'ailleurs leurs intérêts généraux sont directement touchés par la nouvelle politique de Guillaume II dans le Levant, ils en suivent le développement avec une attention passionnée.

(1) Le chapitre suivant sera consacré spécialement à l'étude des divers points de vue français.

Les Indes ont encore pour la Grande-Bretagne une importance considérable, et c'est vraiment pour ce pays une question capitale de savoir qui sera détenteur de la route la plus courte vers ce joyau de son empire colonial.

Dans la *National Review*, M. Hogarth ne semble pas craindre beaucoup l'arrivée des Allemands sur le golfe Persique, « sur les bords d'une rivière difficilement navigable, peu profonde et non fortifiée, dans des conditions qui rendent impossible une concurrence efficace du canal de Suez. »

Ceci est exact, mais incomplet. Non seulement la future ligne de Bagdad raccourcira sensiblement le trajet vers les Indes, mais encore elle passera sur des territoires soustraits à l'influence britannique, et si le nouveau railway ne peut espérer transporter assez de voyageurs pour faire ses frais, les quelques milliers de passagers de luxe qu'il détournera de la mer Rouge représenteront précisément une part fort appréciable des bénéfices actuellement réalisés par les grands paquebots britanniques.

Sans doute, le railway de Bagdad ne paraît pas pouvoir jamais être *directement* un instrument économique dangereux pour l'Angleterre, mais *indirectement* l'exécution du nouveau railway allemand est destiné à porter des coups très sensibles au trafic du Royaume-Uni.

Nous avons vu plus haut, en effet, que le relève-

ment des taxes douanières turques était lié au problème de l'inévitable garantie kilométrique.

Or, si les taxes douanières turques sont rehaussées, c'est le commerce anglais qui en souffrira pour la plus grande part, puisqu'il est le plus considérable des trafics faits par les étrangers en Turquie.

En outre, comme l'article anglais est bien fait, mais plus cher que l'article allemand, il supporterait moins facilement que ce dernier le relèvement des prix provenant de l'accroissement du tarif douanier; cette opération placerait donc les Allemands en excellente posture pour expulser les Anglais des positions commerciales qu'ils occupent encore dans le Levant.

Ce nouveau triomphe possible du *Made in Germany* est déjà un motif d'anxiété, mais il y a encore l'équilibre général des forces dont l'Angleterre ne peut pas se désintéresser.

Peut-il être indifférent à un homme d'État d'outre-Manche de voir en cas de guerre le ravitaillement en subsistances et en munitions de la flotte allemande du Pacifique se faire infiniment plus rapidement par une station allemande installée au terminus du golfe Persique que le ravitaillement des navires de guerre de Sa Majesté britannique?

En gens prévoyants, beaucoup d'Anglais comprennent ce que leur réserverait une pareille éventualité.

« L'Inde ne sera jamais attaquée avec succès que par mer, et quand le chemin de fer de Bagdad atteindra Koweit, le doublement de la flotte allemande sera réalisé. La nouvelle puissance aux portes des Indes ne sera pas seulement la première puissance militaire du monde à dix jours de Berlin, mais la deuxième puissance navale à quatre jours de vapeur de Bombay. Si trois puissances se rencontrent dans le golfe Persique, nous verrons bientôt lesquelles seront l'enclume et le marteau et laquelle sera prise au milieu (1). »

Des considérations commerciales, politiques et militaires inclinent donc les Anglais à voir avec une absence totale de sympathie l'installation allemande dans l'Empire ottoman.

Cependant Guillaume II n'a pas trouvé à Londres les obstacles qu'il eût dû raisonnablement rencontrer. Le Kaiser a bénéficié d'un ensemble de circonstances heureuses dont il sut, en outre, tirer fort habilement parti.

La *National Review* a donné sur ces circonstances des renseignements qui aident à fixer un curieux point d'histoire : l'importance momentanée des rapports du souverain allemand et de M. Chamberlain.

« Jamais l'empereur Guillaume II ne fut plus fascinateur ni plus heureux que lors de sa visite à

(1) *National Review*, juin 1901, p. 637.

Windsor six semaines après le début de la guerre boer. *Sa pensée était pleine du chemin de fer de Bagdad.* L'ambassadeur allemand à Constantinople, le baron Marschall von Bieberstein, venait de faire les plus grands efforts pour assurer la victoire de la *Deutsche Bank* sur les propositions anglaises, financièrement beaucoup plus favorables à la Porte, mais le sultan n'avait pas encore pris sa décision finale...

« Pendant le séjour de l'empereur Guillaume à Windsor, les efforts du baron Marschall furent encore neutralisés par son collègue russe.

« A ce moment, le Kaiser donna une mesure remarquable de sa diplomatie. Il venait d'hypnotiser M. Chamberlain, de mettre fin avantageusement aux affaires de Samoa; il s'assura du côté anglais une entière liberté d'action en Asie Mineure.

« Ce mémorable séjour se termina le 28 novembre 1899 quand l'hôte impérial quitta l'Angleterre. La veille, la concession définitive du chemin de fer de Bagdad avait été accordée.

« A toute autre époque, l'événement eût absorbé l'attention de l'Europe politique, mais à la *Wilhelmstrasse*, on ne désirait rien tant que le silence. Les événements de l'Afrique du Sud qui survinrent aussitôt firent une diversion providentielle (1). »

« La victoire de la banque allemande fut an-

(1) V. *National Review*, juin 1901, p. 627.

noncée le 27 novembre 1899. Il restait à savoir comment la Russie prendrait la nouvelle.

« Telle était encore la question délicate lorsque l'empereur allemand le 28 novembre quitta le sol britannique. Le discours de M. Chamberlain éclata le lendemain.

« La seule juxtaposition de ces dates établit le caractère impardonnable de l'indiscrétion commise par le secrétaire du *Colonial Office* prêchant une alliance anglo-germano-américaine contre une puissance innomée qui ne pouvait être que la Russie.

« Le résultat fut un délire d'indignation chez les Allemands et un instant d'opportunité idéale pour impressionner Pétersbourg.

« Le comte de Bulow le saisit avec une extrême dextérité (1). »

Dans ce discours retentissant, M. Chamberlain avait en effet déclaré « la nécessité de prévoir dès maintenant beaucoup de choses encore enfermées dans l'avenir, mais qui doivent causer de l'anxiété aux hommes d'État d'Europe, » et au sujet desquelles un accord avec l'Allemagne « pourrait faire plus que toute combinaison d'armes pour procurer la paix au monde. »

L'idée d'une liberté entière donnée par l'Angleterre à l'Allemagne en Europe centrale et en Orient

(1) V. *National Review*, juin 1901, p. 634.

ne pouvait-elle pas légitimement naître de ces paroles à demi-sibyllines?

Mais si M. Chamberlain fut conquis et fut dupe,



KOWEIT ET LE FOND DU GOLFE PERSIQUE.

le gouvernement de Londres sut ménager un peu mieux les intérêts britanniques.

L'incident de Koweit le prouva bientôt.

Comme on l'a vu, le terminus du tracé étudié par la commission d'études allemande aboutissait à Koweit, sur le golfe Persique, à 150 kilomètres *environ* au sud de Bassora, mais par une fatalité

fâcheuse la suzeraineté du sultan n'était point incontestable ni incontestée sur la côte occidentale du golfe Persique. Elle appartient en réalité à une série de cheiks indigènes relevant de la Perse autant que de la Turquie et notamment à un certain Moubarek, protégé de l'Angleterre.

C'était là pour le cabinet de Saint-James une occasion admirable de s'immiscer dans l'affaire de Bagdad. Il n'eut garde de la laisser échapper.

Il en résulta toute une série de péripéties dont la *Revue de géographie* a publié un clair résumé (1).

L'Angleterre, « avec sa prévoyance habituelle, s'était rendu compte de bonne heure de l'importance de Koweit pour le commerce des Indes et y avait déjà installé en 1820 un représentant diplomatique, qui ne put d'ailleurs se maintenir longtemps à son poste devant l'hostilité de la population.

« Plus tard, désirant se créer une situation prépondérante dans le golfe Persique, elle avait chargé le vice-roi des Indes de chercher un prétexte quelconque pour mettre la main sur le port convoité.

« L'habileté des cheiks, et en particulier de Moubarek, le titulaire actuel, déjoua toute tentative d'annexion en mettant sans cesse en présence la Porte et l'Angleterre à la moindre menace de l'une ou de l'autre.

« Mais la concession de la ligne de Bagdad à l'Alle-

(1) Mai 1902, p. 399 et 400.

magne changea la face des choses; les hommes de Londres, dit la *Deutsche kolonial Zeitung*, perdirent le sommeil rien qu'à l'idée que Koweit courait le risque de leur échapper.

« Le *Times of India,* qui avait déjà déclaré lors de l'établissement d'un dépôt de charbon allemand aux îles Farisan, que ce « fait constituait l'une des actions les plus indignes et les plus méprisables inscrites dans l'histoire contemporaine de l'Allemagne », entreprit une campagne acharnée pour faire naître le prétexte depuis si longtemps cherché. »

Une querelle ayant éclaté entre le cheik de Koweit et l'émir de Nedjed, la Porte voulut intervenir; elle soutint l'émir, mais Moubarek, auquel lord Curzon, vice-roi des Indes, avait fait secrètement reconnaître le protectorat britannique, fut appuyé de la plus énergique façon par les Anglais, qui lui procurèrent des canons, des munitions et même débarquèrent de temps à autre des troupes. Les choses furent si bien menées que par une première convention la Porte dut reconnaître l'indépendance de Koweit. De son côté l'Angleterre s'engageait à ne plus envoyer de forces militaires dans cette région. L'ère des difficultés n'était cependant pas close. Moubarek réclamait de la Turquie toute la côte depuis l'archipel de Failaka qui ferme la baie de Koveit jusqu'au Chatt-el Arab, où il prétendait posséder de grands domaines; Moubarek disait

même que Zobéir lui appartenait. Les Turcs prétendaient, eux, à tout le littoral septentrional de Koweit jusqu'à Kazima, point où se trouve un excellent mouillage en eaux profondes.

Les Turcs y envoyèrent un bataillon. Les Anglais protestèrent, la Porte fit semblant de ne point entendre. La flotte britannique du golfe Persique recommença ses démonstrations, armant à nouveau avec ostentation ses clients indigènes. De nouvelles négociations s'engagèrent. Elles aboutirent à une deuxième convention en vertu de laquelle la Turquie reconnut Kazima et Failaka comme appartenant à Moubarek. Dès que les Allemands eurent connaissance de cette convention, leur désappointement fut extrême, car ils étaient joués par les Anglais d'abord et par les Turcs ensuite, qui, pour éviter d'avoir à subir des reproches trop violents, s'étaient ingéniés, grâce à une discrétion absolue, à mettre la diplomatie de l'empereur Guillaume II en face d'un fait accompli.

Depuis, les Allemands ont bien cherché une autre solution. Ils ont pensé à mettre leur terminus à Fao, sur le Chatt-el-Arab, ce qui les obligerait à des travaux de dragages, longs, incertains et fort coûteux, aussi Koweit avec sa vaste rade et ses belles eaux profondes continue-t-il à exciter leurs convoitises.

Il est donc incontestable que l'Angleterre peut créer de sérieuses difficultés à l'Allemagne pour le

choix du point terminus du railway de Bagdad.

Cette constatation nous amène à prévoir une hypothèse : celle où les gouvernements de Londres et Berlin, ayant un intérêt commun à s'entendre, conviendraient que l'Angleterre prendrait part à l'affaire de Bagdad, l'Allemagne renonçant à être seule maîtresse sur la rive occidentale du golfe Persique.

Déjà quelques Anglais qualifiés ont préconisé cette solution; dans l'*Empire Review*, M. Iète, ancien officier, qui prit part du côté des Afghans à l'affaire de Kouchka et qui est maintenant résident britannique aux confins des Indes, concluait au début de 1902 : « Si les Anglais construisaient un chemin de fer le long de la frontière nord du Bélouchistan jusqu'à Ispahan et Bagdad, la Grande-Bretagne tirerait un grand parti de l'entreprise allemande en Turquie. »

En septembre 1902, le capitaine Mahon défendit dans la *National Review* une thèse analogue.

Ces idées, il est vrai, en opposition absolue avec les sentiments de la masse britannique, ne semblent point avoir pris consistance.

Le 8 novembre 1902, le *Novoié Vrémia* constata :

« Sous la pression de l'opinion publique défavorable à l'Allemagne, les capitalistes anglais refusent de prendre part à la construction du chemin de fer de Bagdad. »

Depuis lors, une série de nouvelles contradic-

toires ou tendancieuses ont paru çà et là, de telle sorte que l'orientation définitive de l'Angleterre à l'égard du railway de Bagdad reste encore douteuse.

Ce qui est sûr, c'est que si M. Chamberlain s'est momentanément trompé, les hommes d'État britanniques ont une volonté assez ferme, un caractère assez pratique, un esprit assez clairvoyant pour discerner le mal qu'est destinée à leur faire l'action allemande dans le Levant.

La plus grande circonspection, tout au moins, leur est évidemment commandée.

Si l'on veut s'en convaincre à Londres, il suffira de méditer ces lignes apparemment mesurées, calmes et modestes, parues dans une revue militaire allemande :

« Un regard jeté sur la carte nous montre que si le golfe Persique est en possession stable d'une puissance étrangère, et si de plus le chemin de fer de Bagdad ouvre au commerce du monde et aux communications de nouvelles voies de transport, de l'ouest à l'est et inversement, *non seulement le rôle économique de l'Angleterre changera, mais son importance militaire en Asie subira une transformation complète et un développement défavorable* (1). »

(1) *Internationale Revue über die gesammten Armeen und Flotten*, juin 1902. *Le chemin de fer de Bagdad et le golfe Persique*, p. 167.

II

Certains Européens s'étonneront peut-être de voir rechercher le point de vue et les intérêts des Etats-Unis en fonction de l'entreprise de Bagdad.

Pareille investigation cependant s'impose. Résolument, les États-Unis d'Amérique viennent de prendre place au rang des plus grandes puissances. Ils constituent dès lors un facteur de force que l'on ne peut plus, dans cette période de politique mondiale, se dispenser d'introduire dans l'équation de tous les grands problèmes politiques. Or, l'affaire de Bagdad relève de la politique universelle.

Dans les dernières années, mille incidents ont trahi la tension progressive des rapports entre l'Allemagne et les États-Unis. Devant Manille, les officiers de Guillaume II ont tout fait pour gêner l'action de l'amiral Dewey. Le capitaine Coglan, commandant du croiseur des États-Unis le *Raleigh,* l'a fait savoir avec une rare indépendance et la première parole de l'amiral Dewey lui-même, débarquant à Trieste, fut pour dire : « C'est avec l'Allemagne que nous aurons notre première guerre. »

Depuis lors, l'hostilité entre les citoyens de

l'Union et les sujets de l'empereur allemand n'a fait que s'accroître; elle se manifeste dans toutes les parties du monde.

Le 4 juillet 1899, jour de fête nationale américaine, M. Karl Klemme, sujet allemand, propriétaire de l'Orpheum-Hotel à Honolulu, ayant décoré sa porte avec des drapeaux allemands qui cachaient ceux de l'Union, un nommé West, sujet américain, vint lui enjoindre d'enlever le drapeau germanique. L'Allemand refusa. West aidé de plusieurs soldats américains du transport *Sheridan,* qui se trouvait dans le port, envahit la maison de M. Klemme, arracha et piétina les drapeaux allemands.

Les incidents de cette nature se sont multipliés au point qu'obéissant aux suggestions des autorités de l'empire, et surtout de l'*Alldeutscher Verband*, les Allemands des États-Unis, fort nombreux comme on sait, se sont organisés pour la défense de leur nationalité particulière, tendant ainsi à former dans l'Union un véritable État dans l'État.

Le message du président Mac Kinley, après son élection, a reflété si évidemment la froideur des relations qui existent avec Berlin, que le *Tageblatt* était amené à reconnaître qu'il n'était pas l'ami de l'Allemagne.

La façon dont les négociations relatives au conflit germano-vénézuélien ont été conduites de part et d'autre, le fait que M. Bowen, négociateur vénézuélien, mais fonctionnaire des États-Unis, ait pu

dire « que si l'Allemagne acceptait de faire l'aveu qu'elle ne tient pas compte des conventions conclues par ses diplomates accrédités, il consentirait, le jour où le protocole serait signé, à ce que l'Allemagne reçoive le montant total réclamé par elle dans ses premiers ultimatums » (1), la solution du conflit, le désappointement et la colère qui ont été ressentis en Allemagne devant cette humiliation, les récents armements navals des États-Unis établissent que pour un avenir plus ou moins proche un grand duel se prépare entre l'Allemagne et les États-Unis.

La cause essentielle de ce désaccord progressif réside dans les rivalités commerciales des deux pays.

Après 1870, l'Allemagne a trouvé aux États-Unis le premier grand débouché qui a permis l'essor prodigieux de son industrie. Alors l'Union, ayant besoin de produits fabriqués, se procurait ceux du jeune empire allemand à meilleur marché que ceux de la vieille Angleterre. Puis une révolution économique profonde, dont les causes sont multiples, s'est produite aux Etats-Unis.

Interprétant exactement la situation nouvelle, le bill Mac Kinley et le tarif Dingley ont fermé résolument le marché américain à un grand nombre d'importations étrangères. A la faveur de cette

(1) V. *le Temps*, 13 février 1903.

protection énergique, l'industrie de l'Union s'est développée à un tel point que la situation de jadis s'est renversée. Aujourd'hui, non seulement l'Allemagne, qui croyait posséder dans les États-Unis un débouché indéfiniment extensible, voit décroître chaque année ses exportations, mais encore des produits américains d'un bon marché fabuleux viennent concurrencer les produits allemands jusqu'au cœur même de Berlin.

En somme, les citoyens de l'Union sont les adversaires des Allemands à un double point de vue : ils leur ferment un débouché immense et sont des concurrents redoutables dans le monde entier.

Aujourd'hui la démonstration est faite, les intérêts allemands et américains apparaissent inconciliables. Les divergences s'accusent. La partie est liée.

Dans des conditions aussi nettes, l'évidence même est que tout ce qui renforce l'Allemagne est contraire aux intérêts des États-Unis.

Au cours d'un banquet qui a eu lieu à New-York il y a trois ans, le sénateur Free a dit fort justement : « Les États-Unis ont plus à craindre de l'Allemagne que de toute autre nation; l'Allemagne sera notre rivale la plus dangereuse, comme elle est sur le terrain commercial l'ennemie la plus formidable, la plus persistante, la plus agressive et la

plus indomptable. » Ces paroles comportent toute une politique. De toute nécessité, les États-Unis doivent avoir pour objectif d'arrêter l'expansion allemande.

En Europe, leur prévoyance doit surtout s'exer cer sur deux ordres de faits d'ailleurs étroitement liés entre eux : l'extension de l'Allemagne à l'Autriche et l'affermissement de la prépondérance allemande en Turquie.

En ce qui concerne la question d'Autriche, les arguments donnés par les meneurs du mouvement pangermaniste sont topiques en eux-mêmes.

« Le résultat de l'extension de l'Allemagne à l'Autriche, dit le Dr. Hasse et ses amis, serait de réserver toute l'Europe centrale aux produits allemands, d'interdire aux produits américains l'accès de ce vaste territoire et d'améliorer les conditions de la fabrication allemande de telle sorte que ses objets manufacturés pourraient lutter plus efficacement contre ceux des Américains dans toutes les autres régions du globe. »

Ce raisonnement paraît incontestablement fondé; il s'applique par identité de raisons au chemin de fer de Bagdad, puisque l'installation allemande en Turquie d'Asie signifie mainmise sur un débouché économique important et entraves apportées à la concurrence commerciale des pays non allemands.

Sans doute, pour faire obstacle aux absorptions allemandes, les États-Unis ne peuvent pas interve-

nir directement, mais les combinaisons de la politique leur offrent mille moyens d'action.

Depuis quelques années, on entend souvent dire que l'Europe doit s'entendre, faire les États-Unis d'Europe pour lutter contre les États-Unis d'Amérique. *Cette idée, née à Berlin et servie par tous ceux qui s'y inspirent, n'aboutirait qu'à établir l'hégémonie allemande sur le vieux monde.*

Si une pareille conception peut paraître séduisante au premier instant, on s'aperçoit vite en la creusant qu'elle ne correspond nullement à la réalité des faits, qu'il y a dans l'Europe occidentale et orientale des puissances dont les intérêts permanents sont plus faciles à mettre d'accord avec ceux des États-Unis d'outre-Atlantique qu'avec ceux de l'Allemagne.

C'est aux Américains et surtout à l'homme d'État qui gouverne à la Maison-Blanche, de savoir le comprendre avant qu'il soit trop tard.

Cette opinion, déjà exprimée il y a deux ans à propos du problème de l'Europe centrale, je la répète en y insistant avec force au sujet de l'entreprise de Bagdad. Le conflit germano-vénézuélien m'aidera peut-être à me faire entendre, si j'en juge par ces déclarations symptomatiques d'un haut fonctionnaire du département d'État en janvier 1903 :

« *La Grande-Bretagne et l'Allemagne semblent décidément peu soucieuses de conserver leurs bonnes relations avec les États-Unis, en maintenant délibérément une*

attitude qui pousse les États-Unis à se détourner de l'Angleterre, leur alliée naturelle, et de l'Allemagne qui affiche un grand désir d'obtenir notre amitié, pour chercher ailleurs en Europe un ami sur qui compter (1). »

III

L'Italie, elle, n'est intéressée qu'indirectement, mais sérieusement cependant, à la question du railway de Bagdad. La réaction pangermaniste inévitable de l'entreprise à prévoir peut-elle ne pas toucher le gouvernement romain?

Les Italiens peuvent-ils oublier que la ligne Salonique-Monastir, concédée en 1890 à M. Alfred Kaulla, directeur de la *Wurttembergische Vereinsbank*, est une ligne absolument allemande, qu'il a déjà été question de la prolonger jusqu'à l'Adriatique, et que le jour où l'Allemagne serait installée à Trieste l'importance de cette voie de pénétration vers l'Orient deviendrait exceptionnelle (2)?

Or, l'Allemagne s'étendant en Orient, c'est l'Allemagne plus désireuse encore de s'installer à Trieste et de s'immiscer dans les affaires des Balkans; c'est l'Allemagne jouant avec plus de vigueur le

(1) V. *le Temps*, 2 février 1903.
(2) V. les cartes insérées p. 68 et 330.

rôle qu'elle attribue provisoirement à l'Autriche en la poussant, jusqu'ici insidieusement, vers Salonique; c'est encore nécessairement l'Allemagne ne tenant qu'un compte médiocre des vues d'équilibre que le Quirinal croit nécessaire de faire triompher en Albanie (voir p. 371).

On connaît fort bien à Berlin cet aspect de la question, mais on considère les difficultés qu'il comporte du côté italien comme absolument négligeables. Le Dr Rohrbach le donne à entendre aux alliés de Rome avec une désinvolture quelque peu méprisante :

« Les désirs ou les oppositions de l'Italie n'ont aucune valeur décisive (1). »

IV

L'Autriche a des intérêts plus immédiats à sauvegarder.

Son commerce et son industrie sont assez développés pour que son marché intérieur ne lui suffise pas. Il lui est indispensable de vendre au dehors. Or, y a-t-il des régions qui, par la force des choses, soient plus propres à être ses débouchés naturels

(1) Dr Paul ROHRBACH, *Die Bagdadbahn*, p. 23. Wiegandt, Berlin, 1902.

que tous ces pays balkaniques et ce Levant qui sollicitent à ses portes l'activité des exportateurs austro-hongrois?

Actuellement, la politique économique de l'Autriche, encore faussée des suites de Sadowa, n'aboutit, par d'inconcevables faveurs de transit, qu'à faciliter à son plus redoutable concurrent, c'est-à-dire à l'Allemagne, sa propre expulsion commerciale de la Bulgarie, de la Serbie et de la Turquie.

Un esprit de résistance et plus de clairvoyance, il est vrai, se manifestent à Vienne. Il en résultera peut-être cette conviction si fondée que l'expansion allemande en Turquie d'Asie déterminerait une recrudescence fâcheuse pour le commerce austro-hongrois de la concurrence allemande dans la péninsule balkanique.

Politiquement, cette expansion en Asie turque aurait pour l'Autriche une conséquence bien plus redoutable encore.

Aujourd'hui personne de sérieux ne conteste plus les convoitises longtemps dissimulées du gouvernement de Berlin sur l'Autriche. Après une période de doute causée par des négations d'ailleurs intéressées, l'opinion publique a constaté une vérité dont quelques hommes très divers ont établi tout récemment encore l'exactitude matérielle.

Le Temps a publié à la fin de 1902 les résultats d'une enquête faite en Hongrie par M. Raymond

Recouly; celui-ci a constaté en Hongrie exactement la même organisation pangermaniste dont j'ai signalé l'existence en Autriche déjà en 1898 (1).

« Ce qui caractérise cette agitation, dit M. Recouly, c'est d'abord qu'elle est toute récente, ensuite qu'elle n'a pas pris naissance dans le pays même, mais a été provoquée par des agents venus de l'extérieur.

« Que toutes les puissantes ligues pangermaniques, *Alldeutscher Verband* et les autres, soient encouragées et soutenues par les pouvoirs publics allemands, cela ne saurait faire aucun doute quand on voit, au premier rang de ces ligues, des personnages de l'entourage immédiat de l'empereur (Guillaume II). On sait comment ces ligues ont travaillé en Autriche, dans ce pays « ami et allié » et l'effroyable agitation qu'elles y ont causée, le *Los von Rom* et les attaques directes contre les Hasbourg au profit des Hohenzollern (2). »

Peu après, sir Horace Rumbold, *ancien ambassadeur d'Angleterre à Vienne,* donc personnalité remarquablement qualifiée pour savoir, a hardiment dénoncé dans la *National Review* les convoitises secrètes du gouvernement de Berlin. M. François Kossuth, chef du parti de l'indépendance à Budapest, a assuré, lui aussi, croire aux efforts de main-

(1) *L'Empire allemand et les affaires autrichiennes. Revue de droit public,* janvier 1898. (Sous la signature Albert LEFRANC.)
(2) *Le Temps,* 11 septembre 1902.

mise de l'Allemagne sur les provinces allemandes de l'Autriche (1).

M. de Szell, enfin, par conséquent le chef du cabinet hongrois à l'époque, déclara « qu'il suivait le mouvement pangermaniste avec la plus grande attention, parce qu'il le considérait comme l'un des plus dangereux pour la Hongrie, et voulait l'étouffer dans son germe, par mesure administrative (2) ».

Devant la constatation d'un danger *qui d'ailleurs peut parfaitement être évité* (3), ne tombe-t-il pas sous le sens commun que l'Autriche, pays, ne l'oublions pas, de majorité slave (15 millions de Slaves, 9 millions d'Allemands, 1 million de latins), exciterait bien plus encore les convoitises du gouvernement de Berlin, le jour où elle constituerait l'unique obstacle restant à briser pour asseoir solidement l'hégémonie prussienne sur l'Europe centrale, sur les Balkans et sur l'Orient?

Ceci nous autorise donc à conclure : au point de vue autrichien, l'achèvement du réseau de Bagdad a une importance capitale, car il est intimement lié au problème de l'Europe centrale.

(1) *Le Temps*, 9 décembre 1902.
(2) *Le Temps*, 21 novembre 1902.
(3) V. *l'Europe et la Question d'Autriche au seuil du vingtième siècle*, p. 399. Plon, 1901.

V

Les mêmes considérations sont valables pour les États des Balkans. Plus l'influence germanique sera développée en Turquie, et moins des pays comme la Bulgarie et la Serbie seront capables de se soustraire à l'action allemande, soit politique, soit économique. Les gouvernements de Sofia et de Belgrade ne peuvent donc voir sans inquiétude la mainmise allemande sur la ligne de Bagdad.

VI

La Russie, de tous les pays européens, est le plus directement touché par l'installation allemande en Turquie d'Asie.

Quel est actuellement la situation de l'Empire des tsars à l'égard de son vieil adversaire l'Empire ottoman?

Les fortifications du Bosphore ne sont pas sans valeur, certes, mais pourraient-elles résister aux

efforts d'une flotte aussi puissante que celle entretenue par la Russie dans la mer Noire? C'est un point que les techniciens estiment très douteux.

Les navires du tsar partis d'Odessa ou de Sébastopol peuvent donc espérer, s'ils sont énergiquement commandés, paraître en trente ou quarante heures devant Constantinople. D'autre part, la Russie peut obtenir contre la Turquie la mobilisation de la Bulgarie et, si elle le veut, opérer un soulèvement en Macédoine.

En Europe, la Russie est ainsi virtuellement maîtresse du théâtre de la guerre contre la Turquie.

En Asie, les conditions des opérations russes se présentent sous un aspect différent.

Les troupes entretenues par la Russie au sud du Caucase établissent que l'état-major de Pétersbourg compte sur de sérieux efforts à faire dans cette direction. Les soldats du tsar auraient nécessairement pour objectif Erzeroum, Sivas et Angora (1). La distance que les troupes russes devraient dans ce cas franchir à pied est donc considérable, mais l'impossibilité actuelle pour les Turcs de concentrer rapidement leurs troupes d'Asie sur le point menacé place encore les Russes dans une situation, en somme, fort avantageuse.

L'exécution de la ligne de Bagdad et les embran-

(1) V. la carte insérée p. 68.

chements qu'elle comportera bouleverse radicalement, comme on l'a vu, l'état militaire des choses. (Voir p. 205.)

Le lieutenant-colonel Rogalla von Bieberstein ne cherche point à dissimuler que le nouveau railway est de toute évidence une arme dirigée contre la Russie :

« On prétend parfois que l'Allemagne a seulement un intérêt commercial et non pas politique à la construction du chemin de fer de Bagdad. Cette assertion est inexacte. Car, si la situation économique de la Turquie s'améliore grâce à la construction de cette nouvelle ligne, il en sera de même de sa situation politique. Or, cette situation politique en Asie est si importante, que malgré la faiblesse de la Turquie par rapport aux grandes puissances, faiblesse qui a notablement diminué comme l'a prouvé la dernière guerre gréco-turque, elle sera maintenue intérieurement par ces dernières.

« La Turquie met notamment obstacle à la pénétration dans la Méditerranée de la puissante nation asiatico-européenne, la Russie. Cet obstacle réside plus dans les ouvrages fortifiés du Bosphore et des Dardanelles, que dans les traités internationaux concernant ces passages.

« *L'Allemagne a également un grand intérêt à ce que cette barrière soit maintenue, et à ce que la Russie ne pénètre pas dans la Méditerranée.* S'il en était ainsi, l'Asie Mineure, que cette puissance a déjà égrenée

lors de la paix d'Andrinople, deviendrait bie
sa proie. Or, l'Allemagne est intéressée à ce q
nouveau et si important déplacement de fc
dans l'Orient ne permette pas au colosse r
de s'enfler encore davantage (1). »

La ligne de Bagdad sera donc un obstacle
sérieux à la pénétration éventuelle de la Russi
Asie Mineure.

Le Dr Paul Rohrbach, en bon Allemand,
réjouit :

« Avant de se lancer dans une guerre cont
Turquie, la Russie aura à réfléchir sérieusem
Qu'arriverait-il, à l'empire des tsars, s'il ava
mener en même temps une grande guerre
une autre partie du monde (2)? »

Ces considérations sont trop évidentes
n'avoir point dès le début frappé les Russes
diplomatie tsarienne à Constantinople a don
goureusement combattu les projets allemand
Turquie; elle n'a réussi qu'en ce qui concern
prolongement d'une voie ferrée projetée d'An
vers Sivas et Diarbékir.

Une convention turco-russe est intervenue
effet, en février 1900, en vertu de laquelle le
exclusif d'établir des chemins de fer au sud du
case et sur les bords de la mer Noire serait rés
à la Russie.

(1) *Revue du Cercle militaire*, n° 12, 22 mars 1902, p. 322.
(2) *Die Bagdadbahn*, p. 15. Wigandt, Berlin, 1902.

A la vérité, cette concession, d'une valeur purement hypothétique, a eu surtout pour objet de rendre un instant moins cruel à Pétersbourg le succès qu'obtenaient en même temps les Allemands plus au sud; elle ne diminue pas d'une façon sensible le grave échec subi par la Russie.

Le lieutenant-colonel Hildebrandt n'en cache pas l'étendue :

« Les avantages acquis par l'Allemagne dans la conclusion du traité relatif au chemin de fer de Bagdad réduisent sérieusement l'influence russe en Asie Mineure ; aussi, l'action de la Russie s'oriente-t-elle de nouveau vers l'Asie centrale, qui est d'ailleurs son vrai terrain ; les intérêts russes et les intérêts allemands semblent ainsi nettement séparés en Asie (1). »

Le lieutenant-colonel Hildebrandt a tôt fait de régler ainsi une question infiniment complexe.

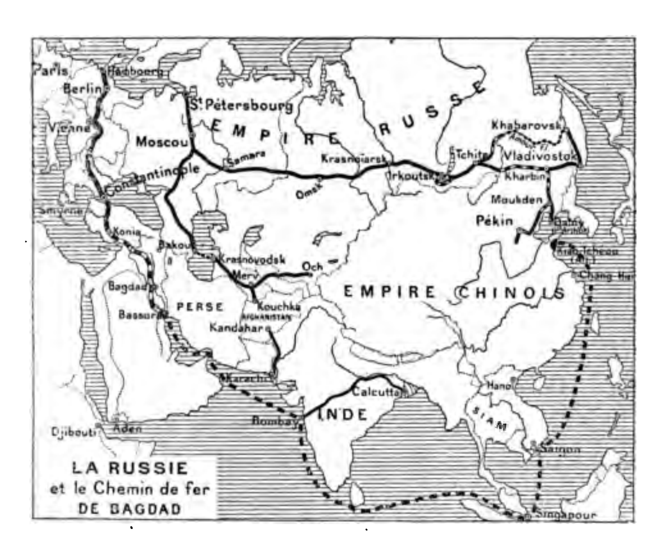
En Russie, l'on conclut avec moins de hâte. On considère à Pétersbourg que les conséquences politiques du réseau de Bagdad ne seront pas moins fâcheuses pour la Russie que ses conséquences militaires.

Sans doute, dans la marche concurrente vers les Indes, le gouvernement du tsar peut bien imaginer l'exécution d'une voie ferrée joignant Kouchka à Kandahar, franchissant l'Afghanistan

(1) *Internationale Revue über die gesammten Armeen und Flotten*, mars 1902, p. 80. Von Witzleben, Dresden.

pour se raccorder ensuite avec le réseau indien.

Mais le tracé de cette ligne russe ne saurait jamais être aussi favorable que celui de la ligne de Turquie d'Asie ; elle présenterait des difficultés d'exécution exceptionnelles ; il n'est nullement dé-



LA RUSSIE et le Chemin de fer DE BAGDAD

montré en outre que le gouvernement anglais consentirait au raccordement des lignes russes et indiennes.

Le tracé Tiflis-Tabris-Bender-Bouchir, plus réalisable, est également moins dans l'orbite de la cir culation générale que celui du railway allemand.

On peut donc admettre que la ligne de Bagdad l'emportera sur les deux tracés russes possibles vers le golfe Persique et les Indes, surtout si la

ligne de Bagdad se raccorde avec le réseau indien au moyen d'un tronçon traversant la Perse et le Belouchistan.

On doit remarquer enfin qu'au point de vue économique le chemin de fer de Bagdad aura pour la Russie des conséquences nécessairement fâcheuses.

Le railway allemand, en effet, fera concurrence au transsibérien pour certaines catégories de voyageurs; en permettant l'exploitation des mines de pétrole de Kerkouk, il rendra plus difficile le commerce des pétroles du Caucase; il donnera toutes commodités aux produits allemands pour se répandre en Perse, débouché naturel de la Russie, sans compter que les blés de Mésopotamie, amenés en masses plus grandes aux échelles de la mer Noire, de la mer Egée et à Constantinople, feront tomber le prix des blés russes.

Dans ces conditions le lieutenant Kürchoff est évidemment autorisé à dire : « Il est clair que la construction de la ligne de Bagdad est très désagréable à la Russie (1) ».

Désagréable semble une expression malicieusement modérée et voulue sous la plume de l'officier allemand. Pour être exact, il faut dire que la construction du railway de Bagdad dans les conditions

(1) Oberleutenant Kürchoff, *Eisenbahnen und Eisenbahnpläne in Klein und Mittel-Asien, Persien und Afghanistan*, in geographische. *Zeitschrift*, novembre 1901.

où elle s'opère est une opération douloureuse à tous les cœurs vraiment russes.

Pour l'imaginer, il suffit de constater quelle opposition nette et constante l'entreprise allemande a trouvée en Russie.

Le *Messager des finances* de Russie, organe de M. Witte, ministre des finances, a publié un article hautement significatif :

« Au point de vue du succès du chemin de fer de Bagdad, il y a lieu de se méfier de la multiplicité des directeurs.

« Les nombreux participants du syndicat garderont difficilement une égale influence. *La nécessité amènera à confier la direction à une seule nationalité, et celle-ci sera la vraie maîtresse de l'entreprise.* On ne peut pas prédire dès maintenant quelle sera cette nationalité. L'histoire du canal de Suez montre comment la situation peut changer. En tout cas, la multiplicité des participants pourra amener des difficultés et peut-être même des conflits entre nations. *Le gouvernement russe, d'ailleurs, s'il y prenait part, serait en situation délicate vis-à-vis de la Turquie, dont les embarras financiers ne permettent guère un paiement régulier des garanties kilométriques. Comme la Turquie doit déjà une contribution de guerre à la Russie, si celle-ci en exige le paiement, cela nuira à la garantie du chemin de fer, et réciproquement.*

« En conséquence, le gouvernement russe a beaucoup plus d'intérêt à consacrer des ressources dis-

ponibles à la construction de nouveaux chemins de fer à l'intérieur de l'empire qu'à celle d'une ligne étrangère destinée à lui faire concurrence (1). »

Dans la presse de Moscou et de Pétersbourg ce n'a été depuis trois années qu'une longue série de protestations.

Le *Novoïé Vrémia* a mené une campagne particulièrement énergique. Son correspondant de Constantinople a publié sur la question une série d'articles justement remarqués.

Le 2/15 février 1902, il écrivait :

« Le projet allemand pour la construction du chemin de fer de Bagdad, qui depuis plusieurs années a suscité des luttes politiques et des polémiques d'un intérêt universel, est aujourd'hui un fait accompli. Le firman du sultan est signé et publié.

« Une bande de terrain allemand de 2.000 kilomètres de long, sur 40 kilomètres de large, traversera l'Asie turque. L'influence allemande sera tellement grande qu'en Anatolie, pas un seul coin n'échappera à l'action du Michel germanique.

« Je me représente cette concession sous la forme d'un long et solide nœud coulant jeté de Hambourg et de Berlin autour du cou de l'ours turc. »

L'image est-elle trop forte?

Etant donnée la politique séculaire de la Russie

(1) V. *Revue de géographie*, mai 1902. *Les intérêts de l'Allemagne dans l'Empire ottoman*, par A. Brisse, p. 393.

à l'égard de la Turquie, n'est-il pas évident que la substitution de l'influence allemande active à celle de la Russie purement passive contraint les sujets du tsar à un renoncement cruel aux vieilles espérances moscovites?

La *National Review* semble le comprendre ainsi :

« Il devient clair que le nœud de la question russo-allemande est le chemin de fer de Bagdad (1). »

(1) *National Review*, juin 1901, p. 635.

CHAPITRE VI

LA FRANCE ET LE CHEMIN DE FER DE BAGDAD

I. L'ATTITUDE DU GOUVERNEMENT A PARIS. — Les déclarations de M. Delcassé, ministre des affaires étrangères. L'action de M. Constans, ambassadeur de France à Constantinople et de M. Rouvier, ministre des finances.
II. LES FRANÇAIS ET L'ENTREPRISE DE BAGDAD. — Le Parlement et la presse. Quels Français ont à gagner à l'exécution du nouveau railway? Quels Français ont à y perdre?
III. L'AFFAIRE DE BAGDAD ET LA POLITIQUE EXTÉRIEURE DE LA FRANCE. — Ses conséquences sur : 1° L'extension française à venir en Turquie. — 2° Le protectorat français en Orient. — 3° L'alliance franco-russe. — 4° Le problème de l'Europe centrale.

La France doit prêter à l'entreprise du chemin de fer de Bagdad une attention presque égale à celle que lui accorde la Russie.

Malgré ses désastres de 1870, la France, jusqu'à ces derniers temps encore, a su conserver en Orient une situation considérable. Son prestige moral est la base des intérêts matériels de la République dans le Levant.

Ces intérêts, quelques chiffres permettent d'en apprécier l'étendue. Extraites des rapports adressés au ministère des affaires étrangères par les agents diplomatiques et consulaires de la République sur

la fortune de la France à l'étranger, ces données ont une particulière valeur.

« Les capitaux réunis par les maisons de commerce françaises en Turquie d'Asie dépassent 30 millions de francs. Sur ce chiffre, 22.500.000 fr. sont absorbés par les maisons françaises de Smyrne; celles-ci sont au nombre de quarante-cinq : bazars, maisons d'exportation (tapis, réglisse, opium) et d'importation (charbon, farine, drogues et mercerie)...

« Les propriétés françaises en Turquie d'Asie représentent 54 millions de francs. Les biens des communautés religieuses entrent dans ce chiffre pour plus d'un tiers, et ceux de l'alliance universelle israélite pour une fraction presque aussi importante...

« Les entreprises des ports de Beyrouth et de Smyrne représentent ensemble 20.500.000 francs de capital français.

« Des capitaux importants, environ 202 millions de francs ont été engagés par la France dans les chemins de fer construits ou en construction dans l'Asie Mineure, et notamment dans les entreprises suivantes :

« 1° — Moudania à Brousse, ligne livrée à l'exploitation en 1892 : capital français, 3.400.000 fr.;

« 2° — Mersina-Adana, ligne ouverte au trafic en 1886, longueur 67 kilomètres : capital français, environ 4 millions;

« 3° — Beyrouth-Damas-Hauran, société constituée en 1892, ligne à voie unique et à crémaillère; capital français, 61.250.000 francs.

« 4° — Tramways libanais, devant relier Tripoli, Beyrouth et Saïda; quelques sections sont livrées à l'exploitation; capital français, 3.750.000 francs;

« 5° — Jaffa à Jérusalem, société constituée à Paris en 1889; ligne de 87 kilomètres, à voie étroite unique, inaugurée en 1892; capital français, 14 millions;

« 6° — Smyrne-Cassaba, compagnie nouvelle constituée en 1894 : le capital français engagé est d'environ 116 millions;

« Nous avons environ 30 millions dans les entreprises minières, parmi lesquelles il faut signaler la société des mines de charbon d'Héraclée, dont le capital et les obligations représentent presque les deux tiers de ce chiffre.

« C'est à une dizaine de millions que s'élèvent, en dehors des crédits mentionnés plus haut et des entreprises des ports et quais de Beyrouth et de Smyrne, les industries françaises en Turquie d'Asie : minoteries, tanneries, huileries, boulangeries, filatures de soie, manufactures de coton et fabriques de farines...

« Au total, les intérêts français s'élèvent, pour la Turquie d'Asie, à 354 millions de francs...

« Si à ce chiffe de 354 millions pour la Turquie d'Asie, on ajoute celui de 318 millions auquel on

évalue les intérêts français dans la Turquie d'Europe, on arrive, pour l'ensemble de l'empire ottoman, au total respectable de 672 millions. Encore ces 672 millions ne représentent-ils que les capitaux français commerciaux, industriels ou immobiliers. On sait que nous avons de plus dans les fonds d'État turcs une part considérable d'environ 1.500 millions. C'est donc plus de 2 milliards d'argent français qui, sous une forme ou sous une autre, participent à la vie économique et financière de l'Empire ottoman (1) ».

Il est plus qu'évident qu'en présence d'un pareil état de choses, le gouvernement français a l'inéluctable devoir de s'éclairer exactement sur une entreprise susceptible de porter, au profit des Allemands, le plus grave préjudice aux Français de Smyrne, aux compagnies françaises de chemins de fer en Turquie, et d'une façon plus générale, à la situation morale et matérielle de tout Français établi dans l'Empire ottoman.

Cet examen une fois fait, si l'on estime que la France doit participer financièrement à l'entreprise, il reste encore à savoir si la République française bénéficiera sûrement de cette coopération dans une mesure correspondant au moins à l'apport financier de ses ressortissants. L'examen qui s'impose aux Français est exactement défini dans les sages con-

(1) V. *Comité de l'Asie française*, décembre 1902, p. 349 et suiv.

seils que le Dr Rohrbach a donnés à ses compatriotes.

« Si du côté allemand on veut participer à une entreprise qui exigera des centaines de millions, on doit naturellement d'abord savoir clairement quelles en sont les conditions politiques. De cette manière, notre argent sera placé d'une façon utile pour l'Allemagne et portera durablement des fruits. S'il était vraisemblable que la Turquie, à une époque relativement rapprochée, puisse être morcelée ou annexée par la Russie ou réduite à l'état de pays vassal dans lequel l'influence allemande, aussi bien politique qu'économique, serait naturellement nulle, alors nous devrions évidemment réfléchir deux fois et trois fois pour savoir s'il ne vaudrait pas mieux ne point courir les risques financiers d'une telle entreprise et refuser immédiatement d'y prendre part. (1) »

Ce langage est celui du bon sens. Les Français ont les mêmes motifs que les Allemands de n'en point manquer.

Procédons à l'examen nécessaire. Tâchons de répondre à trois questions.

Quelle a été jusqu'à présent l'attitude du gouvernement de la République à l'égard du chemin de fer de Bagdad?

Quels intérêts précis peut avoir la masse des

(1) Dr Paul ROHRBACH, *Die Bagdadbahn*, p. 7. Wiegandt, Berlin, 1902.

Français au succès ou à l'échec de cette entreprise?

Quelle répercussion est susceptible d'exercer le choix de l'une ou l'autre solution sur la politique extérieure de la France?

I

« L'Allemagne a réussi à s'assurer plusieurs privilèges et concessions, dont la plus importante est celle du chemin de fer de Bagdad, qui lui permet d'espérer un débouché en Asie Mineure pour son commerce et son industrie, en même temps que son influence politique s'accroît et prévaut dans toute la région comprise entre Constantinople et le golfe Persique (1). »

Qui parle ainsi? — Le professeur Arminius Vambéry, l'un des meilleurs connaisseurs de l'Orient. Son appréciation de l'affaire de Bagdad a donc une valeur particulière; or il la qualifie d' « *entreprise éminemment allemande* (2) ».

Dans tous les cercles politiques de l'Europe, cette appréciation est identique.

(1) VAMBÉRY, *L'Allemagne et l'Angleterre en Turquie. La Revue*, août 1902, p. 271.
(2) *Idem*, p. 272.

Il semble donc *à priori* que la diplomatie française à Constantinople aurait dû, comme le demandait le *Novoié Vremia*, en août 1901, s'entendre avec la Russie pour contrecarrer énergiquement les efforts des Allemands en vue d'obtenir la concession du chemin de fer de Bagdad.

Tout le contraire s'est passé. Les Allemands, n'ayant pas assez de capitaux pour construire une ligne dont ils auront le seul profit, ont eu l'audacieuse pensée de demander cet argent à l'épargne française. Ils ont su trouver les collaborateurs nécessaires au succès de cette tentative singulière Il est un fait : *cette opération prodigieuse, la mainmise allemande sur le chemin de fer de Bagdad, constatée par toute la grande presse du continent, n'a été possible que grâce au concours énergique donné pendant les trois dernières années par les agents officiels français aux agents du gouvernement de Berlin auprès du sultan.*

Vérifions d'abord l'exactitude matérielle de cette affirmation.

Un examen attentif de l'action du cabinet de Paris à propos de l'affaire de Bagdad va nous permettre de dégager la vérité. Cette action, trois hommes surtout l'ont exercée : MM. Delcassé, ministre des affaires étrangères; Constans, ambassadeur de France à Constantinople, et Rouvier, ministre des finances.

Dans une circonstance publique, M. Delcassé eut l'occasion de s'exprimer sur l'affaire de Bagdad.

A la séance du 24 mars 1902, il monta à la tribune de la Chambre des députés pour répondre à M. Firmin Faure intervenant dans des circonstances plus loin exposées (Voir page 279).

M. Delcassé tint le langage suivant :

« Messieurs, si la proposition déposée par l'orateur qui descend de cette tribune a pour cause l'ingérence de la diplomatie française dans la concession du chemin de fer de Bagdad, elle va s'écrouler par la base : *jamais, à aucun moment, ni officiellement ni officieusement, d'une façon directe ou indirecte, la diplomatie française n'est intervenue dans cette affaire.*

« La concession du chemin de fer de Bagdad a été donnée en principe il y a quelques années, définitivement il y a quelques mois, à la société d'Anatolie. A côté du réseau d'Anatolie se développe le réseau Smyrne-Cassaba, exploité par une société française, qui aboutit à Afioun-Karahissar, non loin de Konieh, point de départ de la future ligne de Bagdad, qui doit être prolongée jusqu'au golfe Persique.

« La société d'Anatolie s'est mise en rapports, pour l'exécution de l'entreprise, avec un groupe français; c'est ce qui paraît déplaire à M. Firmin Faure. J'en suis à me demander comment il pourrait l'empêcher, et je demande aussi à la Chambre si, une pareille entreprise étant arrêtée, décidée, il est préférable pour les intérêts français, si con-

sidérables en Orient, de n'y pas être représentés.

« Les Français auxquels on s'est adressé ont jugé qu'ils avaient tout avantage à ne pas refuser leur concours; la question est de savoir à quelles conditions ils le donneront.

« Messieurs, si une solution était trouvée, en vertu de laquelle la société d'Anatolie, concessionnaire de la ligne de Bagdad, disparaîtrait d'abord devant une société d'études, — car on n'en est que là, M. Firmin Faure paraît ne pas le savoir, — laquelle céderait ensuite le pas à une société définitive, où l'élement russe aurait pleine faculté d'entrer et où l'élément français aurait, et dans la construction et dans l'exploitation et dans la direction de l'entreprise, *une part absolument égale à celle de l'élément étranger le plus favorisé,* je demande à la Chambre s'il n'y aurait pas plutôt lieu de se féliciter de cette participation. (*Très bien, très bien!*)

« Eh bien, c'est la solution qui se poursuit actuellement et dont l'adoption est la condition nécessaire de la participation de l'élément français à cette entreprise.

« Je laisse maintenant à la Chambre le soin de dire si, par une loi et d'avance, elle entend signifier à ces Français qui, faisant acte d'initiative, travaillent à développer les intérêts français et, par conséquent, l'influence française en Orient, qu'ils auront le droit de rechercher des concours partout,

excepté dans leur propre pays. (*Applaudissements.*) (1) »

Ce langage est catégorique. De cette déclaration de M. Delcassé nous pouvons déduire plusieurs points :

1° M. Delcassé reconnaît que la concession du chemin de fer de Bagdad a bien été donnée à la société d'Anatolie.

2° Il parait ignorer à la date du 24 mars 1902 dans quelles conditions et pour quelles raisons la société d'Anatolie s'est mise en rapport avec celle de Smyrne-Cassaba, et par conséquent quelle importance capitale la communication directe avec Smyrne a pour les Allemands. (V. page 45.)

3° Il semble admettre comme probable que dans la société définitive les Français se trouveront sur un pied d'égalité absolue.

4° Il déclare que *jamais à aucun moment, ni officiellement ni officieusement, d'une façon directe ou indirecte, la diplomatie française n'est intervenue dans l'affaire de Bagdad.*

Cette dernière affirmation revêt une forme particulièrement nette. Aucune hésitation n'est possible sur son caractère absolu. Et, cependant, elle surprend étrangement.

Voici ce que disait le 6 août 1902 un journal parisien :

(1) *Journal officiel* du 25 mars 1902, p. 1468.

« Pour ce chemin de fer de Bagdad, on se méprend étrangement quand on en parle comme devant devenir une entreprise exclusivement allemande et servir uniquement l'influence allemande. C'est, en effet, précisément le contraire qui est la vérité. A l'origine les Allemands comptaient le construire avec des capitaux exclusivement allemands et en faire un chemin de fer allemand; *c'est alors que M. Constans est intervenu et que, grâce à l'influence qu'il exerce à Yildiz-Kiosk, il a obtenu que l'état de concession stipulerait que les Allemands ne fourniraient que 40 pour 100 du capital total, que les Français seraient admis à intervenir pour une somme égale et enfin que 20 pour 100 seraient réservés aux capitalistes des autres pays; dans l'esprit de M. Constans, ces derniers 20 pour 100 seraient le lot de la Russie;* il pensait en effet que si, à l'origine, la Russie se montrait fort hostile à la ligne de Bagdad, puisqu'elle constituerait une concurrence à son Transsibérien, elle finirait par s'y résigner, en constatant que Guillaume II était assez puissant pour enlever l'affaire et qu'elle serait alors du même avis que la France, c'est-à-dire qu'il importait avant tout et surtout de la « dégermaniser (1). »

S'agit-il là d'une de ces affirmations hasardées comme il s'en trouve trop souvent dans la presse quotidienne? Point du tout. L'intervention de

(1) V. *la Liberté*, 6 août 1902.

M. Constans reconnue par *la Liberté*, cinq mois après la déclaration de M. Delcassé, a également été signalée bien auparavant par un écrivain évidemment renseigné, M. de Peyerimhoff, auditeur de première classe au Conseil d'État, directeur de l'agriculture, du commerce et de la colonisation au gouvernement général de l'Algérie.

« Exclusivement allemande, la ligne de Constantinople à Bagdad eût fermé à notre influence, à nos entreprises encore actives et à notre personnel, le domaine qui s'ouvre aux bonnes volontés civilisées. *L'autorité personnelle de notre ambassadeur et de son prédécesseur, l'habileté de nos représentants financiers à Constantinople, l'esprit à la fois pratique et courtois des groupes allemands*, ENCOURAGÉS PAR LEUR SOUVERAIN ET CONSCIENTS DES AVANTAGES D'UNE ENTENTE QUI NE S'ARRÊTERA PEUT-ÊTRE PAS LA, *ont transformé notre situation un moment compromise*. La part qui devait nous revenir dans l'œuvre de rénovation économique de la Turquie d'Asie nous a été réservée. »

M. de Peyerimhoff dit encore : « *Quant à l'ambassadeur de France, il trouva les groupes allemands tout préparés à l'idée que le marché de Paris, avec l'abondance et le bon marché de ses disponibilités, offrait à leur entreprise des avantages de premier ordre et qu'on ne devait pas hésiter à s'assurer au prix de sérieuses concessions*. En effet la ligne de Konia à Bagdad ne coûtera pas moins de 350 millions de marks, que la place de Berlin, surtout après l'énorme effort indus-

triel de ces dernières années, est hors d'état de fournir à elle seule. »

Ces lignes ont paru dans le *Bulletin* du *Comité de l'Asie française*, le 1er avril 1901, par conséquent dans un organe fort sérieux et *un an avant la déclaration de M. Delcassé à la Chambre des députés*. Or, M. Constans étant ambassadeur de la République auprès du Sultan, ayant nécessairement à recevoir ses instructions de M. Delcassé, n'a matériellement pas été en condition de s'occuper de l'affaire de Bagdad en son nom personnel. Donc, on ne s'explique absolument pas comment le ministre des affaires étrangères a pu faire devant le Parlement le 25 mars une déclaration qui est en contradiction totale avec les faits que n'a certainement pas travestis M. de Peyerimhoff, fonctionnaire très estimé.

Comment M. Delcassé a-t-il pu ignorer depuis trois années l'intervention active et énergique de M. Constans en faveur du chemin de fer de Bagdad, alors que cette intervention est notoire à Constantinople?

Les remerciements que le baron Marschall, représentant de Guillaume II auprès d'Abd-ul-Hamid, se crut obligé d'adresser à M. Constans, dès que le firman de concession fut obtenu, à la fin de 1899, ont été comme la preuve à la fois matérielle et symbolique de cette étonnante collaboration.

Comment, encore une fois, M. Delcassé a-t-il pu

dans ces conditions venir déclarer le 25 mars 1902 à la tribune de la Chambre : « *Jamais à aucun moment, ni officiellement, ni officieusement, d'une façon directe ou indirecte, la diplomatie française n'est intervenue dans l'affaire de Bagdad?* »

L'activité diplomatique de M. Constans pouvait d'autant moins passer inaperçue au quai d'Orsay, qu'elle s'harmonisait étroitement avec l'activité que déployait à Paris et dans le même sens et pour la même cause, un autre membre du même cabinet, M. Rouvier, ministre des finances.

Avant de redevenir ministre, M. Rouvier dirigeait une banque privée. Les affaires mirent cet établissement financier en rapport avec de nombreuses banques allemandes, avec la *Deutsche Bank* notamment, l'instrument le plus actif de l'influence allemande en Turquie. D'accord avec la *Deutsche Bank*, M. Rouvier élabora le projet d'unification de la dette ottomane dont il a été question plus haut.

On a vu en quoi ce projet était adapté aux nécessités de l'affaire de Bagdad, et que pour cette cause l'ambassadeur d'Allemagne mit une insistance significative à obtenir du sultan l'acceptation du projet Rouvier.

C'est un résultat auquel il convient de s'arrêter, car en juin 1902 M. Rouvier prit le portefeuille des finances dans le ministère Combes, et après qu'il fut ministre, M. Rouvier continua à pousser et à faire pousser son projet d'unification de la

dette ottomane exactement comme auparavant.

Par suite, toutes les personnalités que j'ai vues en Turquie, Français ou étrangers, — parmi ces derniers, nombre de consuls et de membres du corps diplomatique, — *considèrent M. Rouvier, ministre des finances de la République en 1902-1903, comme le collaborateur très efficace de la politique allemande en Turquie et même, le mot m'a été dit, comme l'agent de la Deutsche Bank*. Le cas est nouveau. Peut-on l'admettre? Un journal de Paris, cité plus haut, a tenté d'expliquer ce fait surprenant.

« *Tout d'abord il est bien exact que le chemin de fer de Bagdad n'a quelque chance de se faire, à cause de la subvention kilométrique à payer, que si la Turquie se procure des ressources qu'elle n'a pas à l'heure actuelle, et que ces ressources c'est surtout au moyen d'une conversion comme celle de sa dette qu'elle peut arriver à les obtenir*. Mais, ce n'est pas du tout l'objet propre de l'opération. Elle a pour but « d'améliorer la situation des créanciers de la Turquie, lesquels sont pour la plupart européens, pour ne pas dire français. » C'est pour servir leurs intérêts et sans songer au chemin de fer de Bagdad que M. Rouvier « a mis à la disposition de la Turquie sa haute compétence financière (1). »

Ce dévouement de M. Rouvier aux finances du Grand Turc est évidemment touchant. Mais l'affir-

(1) V. *la Liberté*, 6 août 1902.

mation est-elle convaincante et le cas est-il moins inattendu?

Le Temps donnait à la fin d'août la dépêche suivante :

Constantinople, via Sofia, 28 août, 10 h. 15. — « Le ministre des affaires étrangères a expédié hier, à M. Rouvier, une lettre l'informant que le gouvernement enverrait à Paris Riza bey, mustéchar des finances, avec un conseiller légiste de la Porte, pour préparer le contrat définitif pour la conversion de la dette. » Au premier abord, ces cinq lignes paraissent insignifiantes. En réalité, cette dépêche insérée dans le plus sérieux journal français constate que M. Rouvier a bien continué, ministre, l'œuvre commencée comme directeur d'une banque privée.

Veut-on une preuve de plus?

Le Matin, journal officieux, a publié le 11 septembre la note suivante, émanée de l'agence Reuter :

« *Affaires turques.* — La *dette ottomane.* — L'*entêtement de la Porte.* — L'ULTIMATUM DE M. ROUVIER.

« Constantinople, 12 septembre. Devant la persistance du gouvernement ottoman dans son refus de garantir le paiement annuel pour le service de la dette ottomane convertie, et dans sa demande que M. Rouvier envoie des délégués à Constantinople, *le ministre français des finances a informé Yildiz-Kiosk qu'il abandonnerait la question si le gouvernement n'acceptait les conditions suivantes :*

1° La garantie du paiement annuel du service de la dette convertie;

2° L'envoi de délégués à Paris;

3° La reconnaissance du syndicat formé par lui sous la présidence de M. Hottinguer, *attendu que la situation de M. Rouvier comme ministre français l'empêche de donner son attention personnelle à cette question.*

« M. Rouvier a fixé une date avant laquelle ces conditions doivent être acceptées. — (*Reuter.*) »

Comment ! M. Rouvier reconnaît seulement en septembre que *sa situation de ministre français l'empêche de donner son attention personnelle* à la conversion de la dette ottomane, et cette déclaration il la fait à l'instant précis où il informe Yildiz-Kiosk *qu'il abandonnera la question, si le gouvernement turc n'accepte pas ses conditions !* Donc si le sultan accepte, M. Rouvier continuera comme par le passé.

Et il en a été ainsi, M. Rouvier a continué les négociations; si elles ont échoué, c'est uniquement parce que les syndicats des porteurs de titres non allemands ou non français n'ont point voulu laisser « servir leurs intérêts » par M. Rouvier, collaborateur de la *Deutsche Bank*, laquelle d'ailleurs va reprendre incessamment son projet d'unification (1).

Nous nous trouvons donc bien en face de cette situation exceptionnelle et sans précédent : le mi-

(1) Voyez *l'Information*, Paris, 7 mars 1903.

nistre des finances français s'entremettant avec ardeur pour la réussite d'une entreprise politique étrangère, colossale et exclusivement allemande.

Je puis assurer, pour l'avoir maintes fois constaté sur place, qu'une pareille attitude relève médiocrement le prestige de la France dans le Levant.

La conduite du gouvernement français se dégage donc nettement de cette série de faits.

L'ambassadeur de la République française à Constantinople et le ministre des finances à Paris ont obstinément travaillé depuis trois ans au succès de l'entreprise de Bagdad.

Cependant, M. Delcassé, le 24 mars 1902, à la tribune française, a fait cette déclaration, sur laquelle j'insiste, ne parvenant pas à l'expliquer : « *Jamais à aucun moment, ni officiellement, ni officieusement, d'une façon directe ou indirecte, la diplomatie française n'est intervenue dans l'affaire de Bagdad.* »

II

A côté du gouvernement il y a la masse des Français. Ceux qui les représentent ou qui s'attribuent la mission de parler en son nom se sont-ils prononcés sur l'affaire de Bagdad?

Ceci nous amène à examiner l'attitude du Parle-

ment et celle de la presse en présence de ce sérieux problème.

Dans la séance du 24 mars 1902, à laquelle il a été fait allusion plus haut, les députés français ont pris une décision concernant le chemin de fer de Bagdad.

Cet extrait du *Journal officiel* précise dans quelles conditions.

« M. Firmin Faure — J'ai l'honneur de déposer sur le bureau de la Chambre une proposition de loi dont l'article unique est ainsi conçu :

« *Les émissions de titres, actions ou obligations destinées à permettre la construction du chemin de fer de Bagdad ne pourront être autorisées sur le territoire français qu'après le vote d'une loi par les Chambres.*

« Je vous demande, messieurs, de vouloir bien ordonner la discussion immédiate de cette proposition de loi.

« Il vient de se produire en Orient un événement considérable de nature à modifier nos relations avec la puissance dont M. le ministre des affaires étrangères parlait tout à l'heure à cette tribune (la Russie).

« Depuis de longues années, vous le savez, les Allemands cherchent à étendre leur influence en Asie Mineure. En 1886, ils ont commencé leurs tentatives de pénétration dans ces régions jusque-là soumises à la seule influence française, et aujourd'hui ils sont

en train de nous chasser de toutes les positions que nous avions acquises......

« Par un iradé en date du 16 janvier 1902, le sultan a donné son approbation à la convention définitive qui règle tous les détails de construction de ce chemin de fer.

« Le moment est donc venu de commencer les travaux et de faire appel au crédit public. La société internationale va se préoccuper de trouver les capitaux nécessaires à l'entreprise. Devons-nous lui permettre, sans opposition de notre part, de procéder au drainage de l'épargne française? C'est là toute la question qu'il importe de traiter devant vous.

« Pour comprendre la nécessité et l'urgence qu'il y a à discuter la proposition de loi que je vous soumets, il faut se placer à un double point de vue : au point de vue financier et au point de vue politique.

« D'abord le point de vue financier.

« La convention ayant stipulé que 40 pour 100 des capitaux pourraient être et seraient demandés à la France, on est parti de là pour déclarer que le chemin de fer serait franco-allemand. C'est une erreur, et une erreur voulue. L'œuvre restera essentiellement allemande et ne servira que les intérêts des Allemands.

. . . .

« Je vois à la construction de ce chemin de fer

une foule d'inconvénients pour la France et pas un seul avantage.

« Il fera avant peu de l'Asie Mineure une véritable colonie allemande. Il contribuera à anéantir à jamais l'influence française.

« Ce chemin de fer est, en outre, une œuvre antirusse par excellence. Son importance stratégique est de tout premier ordre. En cas de conflagration générale nul ne peut dire quelle sera l'attitude de la Turquie...

« De l'aveu de tous, messieurs, l'alliance franco-russe est indispensable à la sécurité des deux nations; elle assure l'équilibre européen, elle est le contrepoids indispensable à la triple alliance.

« Le moment n'est donc pas venu de faire tout ce qu'on peut pour la détruire. Je m'attends à voir le ministre des affaires étrangères m'opposer en réponse la note publiée il y a quelques jours dans les journaux à propos de l'accord anglo-japonais et de laquelle semble résulter la preuve de l'entente des deux gouvernements russes et français. (*Interruptions.*)...

« On ne peut pas laisser dire sans protester que l'œuvre du chemin de fer de Bagdad sera une œuvre destinée à servir les intérêts de la France en Asie Mineure. J'ai démontré — si l'on veut être de bonne foi il est impossible de soutenir le contraire —

que la ligne de Konia au golfe Persique n'est que le prolongement de la ligne de Hambourg à Constantinople. Elle servira, au profit des seuls intérêts allemands, à faire transiter les marchandises d'Extrême-Orient. Encore une fois je n'en veux pour preuve que la ténacité et la persévérance dont l'empereur d'Allemagne a fait preuve pour obtenir la concession.

« Si vous laissez faire ce chemin de fer, l'influence allemande, déjà si considérable en Asie Mineure, nous chassera à jamais de ces régions sur lesquelles nous ne pourrons plus exercer aucune action.

« Lorsque M. le ministre dit que c'est là une bonne occasion pour les capitaux français de trouver un placement avantageux et qu'on aurait tort de les en empêcher, je trouve qu'il s'aventure singulièrement. S'il s'agissait d'une simple affaire industrielle, rémunératrice pour les capitaux engagés, je ne serais pas monté à la tribune. Mais il y a là-dessous un Panama qui se prépare. (*Exclamations.*)

« Préférez-vous par hasard, mes chers collègues, laisser les capitaux français se risquer dans cette aventure sans crier casse-cou? Préférez-vous laisser les grandes banques, les grands syndicats d'émission réaliser des bénéfices considérables en lançant cette affaire au préjudice de tous les petits souscripteurs? Si c'est ainsi que vous entendez la défense de l'épargne française, c'est bien, mais

vous me permettrez de me séparer de vous. En ce qui me concerne, je l'entends autrement.

« Du reste la proposition que je vous soumets n'est pas de nature à empêcher définitivement l'émission qui se prépare.

« Vous êtes arrivés à l'expiration de votre mandat, vous allez retourner devant vos électeurs. Ne préjugez pas, je vous en prie, rien de la question et laissez à la nouvelle assemblée qui siégera ici dans quelques semaines, le soin d'examiner de plus près cette affaire.

« Je ne vous demande pas d'interdire de *plano* le lancement de l'émission; je vous prie de décider qu'elle ne pourra être autorisée qu'après un vote du parlement. L'affaire sera soumise à la sanction de la nouvelle Chambre. A ce moment elle sera mûre. Si elle est aussi bonne qu'on le prétend, si elle constitue un placement rémunérateur pour les capitalistes français, vos successeurs ou vous-mêmes, mes chers collègues, si vous revenez sur ces bancs, pourrez voter la loi qui autorisera l'émission, mais si on établit, et on l'établira, qu'elle ne présente aucune sécurité pour les porteurs de titres, la Chambre interdira purement et simplement cette émission et, en agissant ainsi, elle sauvegardera les intérêts de la petite épargne (1). »

La mesure que réclamait M. Firmin Faure n'était

(1) *Journal officiel*, 25 mars 1902, p. 1467 et suiv.

en somme qu'une mesure conservatoire destinée surtout à attirer l'attention sur l'affaire de Bagdad, aussi contraire aux intérêts de l'épargne française qu'aux obligations de l'alliance franco-russe.

La Chambre, sur la déclaration de M. Delcassé affirmant que *jamais, à aucun moment, ni officiellement, ni officieusement, d'une façon directe ou indirecte, la diplomatie française n'était intervenue dans l'affaire de Bagdad*, crut qu'il s'agissait d'une simple affaire privée et par 398 voix contre 72 repoussa la sage proposition de M. Firmin Faure.

La faute ainsi commise est d'autant plus fâcheuse que quelques semaines auparavant M. Étienne, dans son discours du 21 janvier 1902, avait nettement montré l'importance du concours financier que l'habileté (!) de M. Constans a su « réserver » à la France : « Il est incontestable que l'Allemagne n'est pas en état, financièrement parlant, de fournir le capital total, qu'elle n'a pas un marché suffisamment fort pour absorber toute l'émission qui va être nécessaire pour la construction de ce chemin de fer (de Bagdad) ; c'est l'épargne française qui va intervenir largement. On nous dit que nous aurons à fournir 40 pour 100 du capital. Je suis convaincu que ce sera encore 80 pour 100 (1). »

Le 11 mars 1903, M. François Deloncle, député, a de même déclaré à la tribune de la Chambre :

(1) *Bulletin du Comité de l'Asie française*, février 1902, p. 70.

« ... Je viens demander au gouvernement comment il compte concilier les obligations de la solidarité avec l'alliance qui nous lie avec la Russie et les accords conclus récemment *sous ses propres auspices* et par lesquels les Français ont pris des engagements si étendus dans la construction du chemin de fer de Bagdad (1) ».

Cette question très nette, reconnaissant l'immixtion de la diplomatie française dans l'affaire de Bagdad, contrairement à la déclaration de M. Delcassé (voir p. 269), ne reçut aucune réponse. Un débat très confus sur la politique universelle permit de l'esquiver.

En présence de ces divers avertissements, on peut donc légitimement dire que le Parlement français a manqué de clairvoyance; il s'est ainsi chargé d'une responsabilité qui un jour très prochain peut devenir singulièrement pesante.

La grande presse a-t-elle donné des résultats beaucoup plus satisfaisants?

Les efforts de la diplomatie française en faveur du chemin de fer de Bagdad ne pouvant être dissimulés, certains journaux de la capitale ont cru nécessaire de présenter avec une insistance particulière cette attitude comme un fort habile coup de partie. Ils ont déclaré que la concession du chemin de fer de Bagdad « constituait un grand

(1) *Journal officiel*, 12 mars 1903.

succès diplomatique remporté par l'influence française en Orient. » Quelques-uns ont bien trouvé la place prise par les Allemands un peu considérable; ils se sont toutefois rassurés aisément : « C'est le chemin de fer d'Anatolie qui a obtenu la concession, mais, comme dans les capitaux engagés il y aura beaucoup d'argent français, on pourra considérer cette ligne comme franco-allemande. » On donnait en effet à entendre que le partage entre Allemands et Français était sûr et loyal. Le succès des négociations remplissait d'aise.

« On a obtenu ainsi que la ligne projetée ralliât à la descente du Taurus le terminus de notre chemin de Mersina à Adana, auquel il apportera un supplément de trafic que la proximité de la mer, à peine distante de 60 kilomètres, peut rendre très important (1).

« A l'heure actuelle, des négociations sont ouvertes pour fixer la part de l'entreprise, du matériel et du personnel français dans la construction et l'exploitation de la future ligne et pour arrêter la cession à notre groupe d'une part égale dans les actions de la ligne déjà construite d'Haïdar-Pacha à Konia à celle qu'il doit prendre dans le prolongement de Konia à Bagdad » (2).

(1) Ce résultat n'a point été difficile à atteindre, la compagnie d'Anatolie ayant un intérêt majeur à avoir la haute main sur la ligne Mersina-Adana (voir p. 42).

(2) Henri de Peyerimhoff, *Bulletin du Comité de l'Asie française*, p. 26, n° 1, avril 1901.

N'était-ce pas là un grand succès?

« D'exclusivement allemande, l'œuvre devenait internationale, et la part qu'y prenaient nos capitaux assurait que non seulement rien ne serait tenté contre nos intérêts, mais qu'il leur serait fait une place dans la nouvelle entreprise. »

Puis, en passant, quelques lignes, non sans mélancolie :

« Elle restait cependant, quant à sa préparation première, sous l'influence des initiatives dont elle était sortie. C'est une mission allemande composée d'ingénieurs et de représentants de la *Deutsche Bank* qui, sous la direction du consul général allemand à Constantinople, a entrepris à la fin de 1899 l'étude du tracé et des conditions économiques de la ligne. Et les résultats de ses travaux ont été récemment publiés sous un titre *Die Deutsche Bagdad Bahn* qui ressemble un peu à une déclaration d'annexion (1). »

De leur côté les Pères de la compagnie de Jésus, parfois bien renseignés sur les choses de l'Orient, ont publié dans leur revue *Études* un long article sur le chemin de fer de Bagdad (2).

Cet article, signé Henri Lammens, est d'un optimisme déconcertant : « La meilleure garantie pour la France de voir ses intérêts représentés dans la nouvelle entreprise, c'est la place que se sont

(1) V. *Bulletin du Comité de l'Asie française*, n° 1, avril 1901, p. 25.
(2) V. *Études*, 5 juin 1902 et 20 juin 1902.

assurée ses capitaux, *condition essentielle de l'achèvement du chemin de fer de Bagdad.* » Quelques lignes plus loin on trouve, il est vrai : « *Il faut pourtant le dire, l'entreprise de Bagdad demeure principalement allemande* (1). »

« *Malgré l'appel fait aux capitaux français, les Allemands entendent surtout travailler pour eux-mêmes* (2). »

Cas moins explicable encore, l'auteur d'un article tout récemment paru constate que le chemin de fer de Bagdad « ne peut être réalisé sans la coopération des capitaux français », que le but de la politique de Guillaume II est de « déposséder la France de la situation morale et commerciale acquise depuis des siècles », qu'une fois le nouveau railway construit « l'exportation sucrière française en Mésopotamie et dans l'Irak sera gravement compromise », que le marché allemand « ne semble pas disposé jusqu'ici à fournir les 40 pour 100 qui lui reviennent », qu'il n'a pas « grande confiance dans la réussite de l'entreprise », que « les actionnaires de la société d'Anatolie ont même clairement spécifié, à l'assemblée du 24 juin 1902, qu'ils entendaient rester en dehors de la nouvelle compagnie et refuser toute coopération qui pourrait tourner à leur détriment » ; que l'influence française « à Mossoul et à Bagdad est jusqu'ici pré-

(1) *Op. cit.*, p. 586.
(2) LAMMENS, *Études*, 5 juin 1902, p. 587.

pondérante, celle de l'Allemagne presque nulle »; que pour les Français, fournir à leurs concurrents les moyens de grandir à leurs dépens serait faire un marché de dupes (1).

Eh bien, après avoir fait toutes ces constatations parfaitement exactes d'ailleurs, et sans indiquer aucunement les avantages certains et compensateurs des Français à l'entreprise, notre auteur n'en conclut pas moins que la France a intérêt « à marcher avec l'Allemagne dans l'affaire de Bagdad » et qu'elle doit même faciliter de son argent la construction du chemin de fer du Hedjaz (Voir p. 51) (2).

Je n'insiste pas sur d'autres articles, que je préfère ne pas citer. Il en est qui ont jugé l'accord franco-allemand nécessaire et judicieux pour deux raisons; d'abord parce que l'Allemagne serait parvenue définitivement à elle seule à constituer la somme de 600 millions de francs indispensable à l'entreprise; *en second lieu, parce que sans une certaine entente internationale, c'est-à-dire une participation indirecte des grandes puissances étrangères, il eût été scabreux pour l'Allemagne d'aborder cette œuvre.*

Le plus sérieux des organes français a contribué à donner l'impression que l'attitude prise par notre diplomatie était exceptionnellement favorable à la

(1) V. Henri Bohler. *Le chemin de fer de Bagdad*, in *Questions diplomatiques et coloniales*, 1er mars 1903 p. 273 et suiv.
(2) *Op. cit.*, p. 295.

France : « L'accord des groupes français et allemand relatif à la ligne de Bagdad, intervenu à Paris avec le directeur de la *Deustche Bank*, sera incessamment signé. L'accord est complet. Les deux parties sont placées, en ce qui concerne la construction et la direction de la ligne depuis Konia, sur le pied de la plus parfaite égalité (1) ».

Quelques-uns ont fait preuve de plus de clairvoyance.

Le *Bulletin de l'Asie française* a déclaré : « ... Il est impossible que nous perdions de vue que ce chemin de fer ne répond en rien à des intérêts supérieurs de notre politique; on peut même dire qu'il leur serait contraire, s'il ne nous servait à introduire dans les pays traversés l'influence française dans la même proportion que l'influence des autres nations participant à l'entreprise (2) ».

M. André Brisse dans la *Revue de géographie* a constaté : « *Il est clair que la Compagnie allemande cherche à se débarrasser des frais d'une affaire dont elle prétend se réserver la direction exclusive et tous les avantages politiques* (3). »

Seul, à peu près, *le Journal des tarifs et traités de commerce* a eu une attitude nette et résolue : « ...Si l'administration allemande dispose à son gré des

(1) *Le Temps*, 31 août 1902.
(2) V. *Bulletin de l'Asie française*, février 1902, p. 70.
(3) *Revue de géographie*, mai 1902. *Les intérêts de l'Allemagne dans l'Empire ottoman*, p. 393.

bons postes et des commandes industrielles, la France n'aura pas le moindre intérêt à fournir ses capitaux à la compagnie du chemin de fer d'Anatolie; elle y perdrait même, sans compensation, une partie de sa clientèle orientale (1). »

« Si notre ministre des finances exerçait, comme il le peut, une surveillance circonspecte, mais attentive sur l'emploi de nos capitaux à l'étranger, il imposerait des conditions sérieuses à la coopération des capitaux français dans l'affaire du chemin de fer mésopotamien. Il faudrait que la part de 40 pour 100 dans les emprunts à émettre correspondît à une représentation proportionnelle dans le capital-actions, dans le personnel supérieur et dans les commandes de matériel (2) ».

Et maintenant peut-on dire que le Parlement et la presse en France ont accordé à l'affaire de Bagdad l'attention qu'elle méritait?

L'examen de ce que les Français, en tant que particuliers, ou en tant que sujets de la République, ont à gagner ou à perdre à l'entreprise allemande va permettre de répondre à la question.

Il est incontestable qu'un certain nombre de Français gagneront, et gagneront même beaucoup à l'exécution du railway de Turquie d'Asie.

Pour comprendre dans quelle mesure le gain est possible et quels en seront les bénéficiaires, il faut

(1) *Journal des tarifs et traités de commerce*, 27 février 1902, p. 50.
(2) *Op. cit.*, p. 49.

d'abord voir clairement que la réalisation du chemin de fer de Bagdad comprend trois opérations bien distinctes :

L'émission financière,

La construction,

L'exploitation.

L'émission publique des titres représentatifs du capital à trouver, quelle que soit la forme choisie (titre de chemin de fer ou d'un nouvel emprunt turc) doit nécessairement avoir lieu avant tout. Une fois couverte, l'émission publique seule, en effet, totale ou partielle, rend possible la construction également totale ou partielle.

Celle-ci exigera une période de huit à quinze ans. (Voir p. 124.)

Une fois la construction terminée, commencera alors, mais seulement alors, la phase de la complète exploitation.

A chacune de ces trois opérations distinctes, émission, construction, exploitation, correspondent des gains et des risques particuliers.

Selon des décisions rendues publiques par la société d'Anatolie elle-même, il a été convenu que les capitaux à engager dans l'entreprise seraient répartis dans la proportion suivante :

40 pour 100 aux Allemands,

40 pour 100 aux Français,

20 pour 100 aux autres nationalités.

Remarquons d'abord, car c'est un point fort im-

portant, que la proportion ainsi réglée ne saurait s'appliquer qu'à *l'émission des titres*, mais non point du tout à la *répartition* de ces mêmes titres entre les divers pays.

On peut très bien concevoir en effet que les titres, actions ou obligations représentant 40 pour 100 des capitaux à engager dans le chemin de fer de Bagdad, seront réservés à des *banquiers français* qui les écouleront ensuite dans le public et dans cette proportion, mais on ne peut absolument pas dire que 40 pour 100 de titres seront réservés au *public français*.

Un banquier français pourra vendre des titres du chemin de fer de Bagdad à un Allemand et il pourra se trouver des Français, des Anglais, des Espagnols qui achèteront cette même valeur à des banquiers allemands.

Par conséquent, il apparaît clairement que la réserve dite de 40 pour 100 à des Français signifie simplement que 40 pour 100 des droits de commission, de courtages, etc., ont été réservés à des banquiers français, c'est-à-dire pratiquement au petit nombre de financiers qui ont l'usage de lancer sur le marché les titres de sociétés plus ou moins sérieuses.

Il n'est pas douteux que ce bénéfice résultant des courtages ne saurait échapper aux maisons de banque françaises qui feront partie du syndicat d'émission des titres relatifs au chemin de fer de Bagdad, mais il est également certain que ces ban-

quiers n'offrent aucune garantie suffisante au public, aux porteurs d'actions ou d'obligations, dont la sécurité résidera en somme dans la seule qualité de l'entreprise.

Quoi qu'il en soit, une fois l'émission faite, après par conséquent que les banquiers auront écoulé les papiers, après que leur bénéfice sera réalisé, et que les caisses de la compagnie d'Anatolie-Bagdad seront pleines, — le nom donné au titre choisi importe peu, — la période de construction commencera.

Il est incontestable encore que cette phase comportera des occasions multiples de bénéfices certains pour les constructeurs.

Les fabricants français qui fourniront des rails, des wagons, des locomotives réaliseront des gains, cela est évident. Tout est subordonné, il est vrai, à la question de savoir si les Allemands, qui ont un besoin si impérieux d'exporter leurs métaux et leurs machines, consentiront à faire aux industriels français une part réellement considérable. Rien jusqu'ici ne permet de le garantir. D'ailleurs en matière de matériel de chemins de fer, les fabricants français peuvent-ils, grâce à leurs prix, concurrencer efficacement les constructeurs allemands? C'est un point plus que douteux.

La construction durera, nous l'avons dit, fort longtemps, de huit à quinze ans. Pendant tout cette durée les porteurs de titres auront dû prendre

patience, subir les fluctuations des spéculations en Bourse, résister victorieusement à la perpétuelle tentation de vendre les actions ou les obligations d'une entreprise forcément très lente à mettre en mouvement et à devenir productive.

Enfin la période d'exploitation commencera.

Le petit groupe des banquiers et des constructeurs auront prélevé leurs bénéfices certains. Ce sera le tour des porteurs de titres d'espérer un dividende, mais aussi de supporter tous les risques inhérents à l'exploitation. Si aucune commotion ne se produit en Orient, si la Russie laisse faire, si la Turquie peut payer sa garantie kilométrique, si toutes ces conditions essentielles sont remplies, alors l'actionnaire ou l'obligataire touchera son dividende, qui, on a au moins cette certitude, ne sera jamais bien élevé (4 ou 5 pour 100.)

Il apparaît donc que les bénéfices et les risques correspondant aux trois phases de réalisation du chemin de fer de Bagdad diffèrent infiniment entre eux. Les banquiers et les constructeurs français gagneront à coup sûr du 10, du 20 ou même du 25 pour 100, mais ce bénéfice n'entrera que dans la poche de quelques douzaines tout au plus de Français déjà fort riches.

Quant à la masse des porteurs de titres, petits employés ou commerçants, bourgeois ou cultivateurs, ce sont eux qui auront à supporter tout le poids de l'affaire, une attente longue et pleine d'in-

certitude, pour n'aboutir en fin de compte, et en mettant les choses au mieux, qu'à toucher des dividendes plutôt modestes.

Dans ces conditions, on ne voit pas du tout pourquoi la fameuse réserve de 40 pour 100 de titres aux financiers français est présentée comme un si grand succès pour la France elle-même.

A coup sûr, cette réserve ne gêne aucunement les sujets de Guillaume II. Qu'on en juge par ce que dit Schneider :

« La construction du chemin de fer de Bagdad est le plus grand triomphe de la politique allemande en Orient... Il est dû notamment au rare esprit d'entreprise du directeur de la *Deutsche Bank*, le Dr Siemens. C'est lui qu'il faut remercier et aussi de ce qu'il a réussi à s'entendre avec le groupe des capitalistes français, si riches et si influents. Ce groupe était représenté par la Banque ottomane; c'est le Dr Siemens qui l'a amené au projet allemand du chemin de fer de Bagdad. *Par cette heureuse fusion, l'entreprise a reçu un caractère international sans lequel la concession aurait pu difficilement être obtenue de la Sublime Porte* (1). »

D'autres considérations s'imposent encore.

Si le groupe des Français qui ont à gagner *sûrement* à l'entreprise de Bagdad est forcément très restreint, le groupe des Francais qui ont *sûrement* à

(1) Siegmund Schneider, *Die Deutsche Baghdadbahn*, p. 2 et 3. Weiss, Wien und Leipzig, 1900.

y perdre, indépendamment des porteurs de titres, apparaît comme considérable.

Tout accroissement de l'influence allemande en Asie Mineure, en Syrie et en Palestine, ne peut se réaliser qu'aux dépens de l'influence française.

Au congrès colonial allemand (10 et 11 octobre 1902), le Dr Rohrbach a publiquement dit que le nouveau railway ne saurait réussir qu'en combattant l'influence française (1). Il est évident, en effet, que le chemin de fer d'Haïdar-Pacha à Bagdad donnera aux Allemands une situation morale et matérielle absolument prépondérante. Or, à Smyrne, à Beyrouth, la France occupe encore le premier rang. Comment le conserver alors que Smyrne sera devenu un grand centre économique allemand dans l'empire ottoman? Si la société d'Anatolie exploite la ligne du Hedjaz dans les conditions qu'on peut prévoir, n'en sera-t-il pas plus tard de même à Beyrouth?

Or, dans ces deux villes la France a des enfants fidèles, dévoués, installés depuis longtemps en pays ottoman et auxquels le chemin de fer de Bagdad imposera durement les effets funestes d'une concurrence commerciale allemande puissamment favorisée. Mais ce qui est vrai en fait d'influence morale sur un point de la Turquie, est vrai dans tout l'Orient. Il ne faut se faire aucune illusion, la

(1) V. *Questions diplomatiques et coloniales*, 1er novembre 1902, p. 560.

force que donnera la ligne de Bagdad à tous les Allemands de l'empire ottoman nuira nécessairement à tous les Français de ce même empire ottoman.

En France même, des catégories importantes de citoyens auront à supporter les réactions économiques inévitable de cette entreprise mondiale.

Actuellement, la plupart des Anglais qui vont aux Indes sont obligés de passer par Marseille. Ils sont contraints par conséquent de traverser toute la France, de dépenser à Paris et à Marseille, laissant à nos compagnies de chemins de fer, dans les hôtels et dans le pays, des sommes qui, en fait, sont considérables.

Du jour où le chemin de fer de Bagdad fonctionnera, tous les Anglais qui iront aux Indes en empruntant cette voie, passeront forcément *via* Ostende-Cologne-Munich-Vienne.

Là encore, le transit allemand et l'Allemagne gagneront tout ce que perdra le transit français et la France.

De pareils résultats devraient-ils être rendus possibles par le concours de la diplomatie française? Devrait-elle contribuer à imposer à Marseille, le premier port français, cette nouvelle cause de déchéance, alors qu'il a déjà tant à souffrir d'agitations factices et néfastes?

Et maintenant, que conclure?

La France a-t-elle intérêt à la création du chemin

de fer de Bagdad? Son influence en Orient profitera-t-elle de cette entreprise en proportion de l'apport de ses capitaux? Nous répondons résolument non.

Les Français doivent voir la situation comme elle est. Tout en appuyant les Allemands, ils se sont laissé supplanter à Constantinople. Ce sont les sujets de Guillaume II qui recueilleront exclusivement les bénéfices politiques du nouveau chemin de fer que l'argent français leur aura permis de construire avec le minimum de risques matériels et le maximum d'avantages moraux. Il n'y a aucun doute qu'en dépit de tous les papiers et de toutes les signatures, la germanisation de la ligne de Bagdad sera menée d'une façon progressive, comme cela a lieu actuellement pour la ligne d'Anatolie. La meilleure preuve que les Allemands ne sont aucunement disposés à faire sincèrement aux Français en Turquie d'Asie une place équivalente à la leur, c'est que dès maintenant ils travaillent partout à les évincer.

Un partage égal d'influence en Turquie entre les Français et les Allemands est une utopie ridicule.

Le professeur Hartmann nous en avertit.

« Agir énergiquement, quand l'occasion s'en présentera, ne sera donc pour nous que l'exercice du même droit que s'arrogent les autres. Quand une action directe ne semblera pas indiquée, il sera ur-

gent d'employer des moyens contre lesquels ne peuvent s'insurger les consciences les plus scrupuleuses; ce sera l'importation des marchandises, l'introduction de la langue allemande, la familiarisation des indigènes avec tout ce qui constitue la race allemande, si bien qu'entre eux et nous puissent s'établir des liens très forts qui, dans les occurrences sérieuses, pourraient nous être d'un précieux secours (1). »

Le but poursuivi brille donc bien dans l'espace comme un point lumineux; Schneider l'a dépeint en peu de mots :

« L'entreprise de Bagdad est et doit rester une œuvre allemande. Tout doit y être allemand. En voyant arriver de loin la locomotive mugissante, l'Arabe comme le Turc ne penseront plus à la France, ils salueront la glorieuse Allemagne. »

III

La construction du chemin de fer de Bagdad signifiant la prédominance absolue et exclusive de l'Allemagne en Turquie, l'attitude observée par le gouvernement de Paris dans une affaire de cette

(1) *Bulletin du Comité de l'Asie française*, mars 1902.

importance est destinée à avoir sur la politique extérieure de la France une inéluctable répercussion.

Les conséquences de la faute commise se réaliseront sans nul doute dans des directions multiples. A l'heure présente, beaucoup ne peuvent même pas être discernées. Il en est toutefois certaines qui apparaissent clairement.

L'attitude prise par le gouvernement de Paris, implique :

1° La renonciation pour la France à toute extension de son influence en Turquie,

2° La confirmation de la perte du protectorat français sur les catholiques d'Orient,

3° L'introduction dans l'alliance russe d'une cause grave de défiance,

4° Une moins bonne situation de la France pour la défense de ses intérêts en Europe centrale.

Chacune de ces propositions demande à être justifiée successivement.

Si les Allemands triomphent en Turquie d'Asie, toute extension française morale ou matérielle est enrayée. Prenons un exemple.

La France prépondérante en Syrie aurait voulu voir prolonger sur Biredjik la ligne française Damas-Homs-Hamah. Ayant poussé jusqu'à Alep et fait le raccordement Biredjik-Adana, cette compagnie eût pu se joindre aux rails inclinés vers le sud de la compagnie Smyrne-Cassaba. La France eût disposé ainsi des meilleurs points d'accès vers l'in-

térieur du pays, et si elle en eût reconnu la possibilité financière, elle eût pu tenter, après avoir atteint Biredjik, de pousser plus à l'est.

Aujourd'hui par suite de la mainmise allemande sur le railway de Bagdad, ces possibilités de rayonnement français ont perdu toutes leurs bases d'action. Cette renonciation matérielle, déjà douloureuse, est peu de chose à côté de la renonciation morale imposée à la France.

Le travail des siècles, les efforts de milliers de Français, missionnaires catholiques ou laïques, la persévérance de toutes les diplomaties françaises, qu'elles aient été royales, impériales ou républicaines, avaient maintenu à la France, en dépit de tous ses malheurs, un incomparable instrument de puissance morale : le protectorat des chrétiens. Le traité de Berlin lui-même, huit ans après Sedan, avait proclamé sa permanence. C'était là pour les Français une sûre garantie contre les empiétements des Allemands, qui naturellement ne demandaient qu'à détruire un pareil état de choses.

En 1890, la *Kolnische Volkszeitung* écrivait : « Nous ferons comprendre aux Français que nous avons assez de leur protectorat pour les œuvres de Terre-Sainte (1). »

Tous les ministres qui se sont succédé au quai d'Orsay depuis 1870, quelles que soient leurs

(1) V. André Brisse, *Les intérêts de l'Allemagne dans l'Empire ottoman. Revue de Géographie*, avril 1902, p. 301.

mœurs politiques, leurs sympathies religieuses ou leurs préférences personnelles, ont toujours abouti à la même conclusion : l'impérieuse nécessité pour la France de maintenir en Orient son protectorat moral, base de son influence matérielle.

Le 23 janvier 1902, M. Delcassé déclarait : « Tous les Français, à quelque parti qu'ils appartiennent, qui, dans ces derniers temps, ont parcouru l'Orient, ont pu constater que l'influence française en Orient, malgré les obstacles qu'on lui oppose et que nous venons heureusement d'écarter, n'a pas cessé de progresser. Et je ne parle pas seulement des entreprises industrielles que je me suis toujours appliqué à susciter, à favoriser et à soutenir ; je parle des écoles et des établissements où l'on enseigne le français. Il y a quelques années le nombre des élèves fréquentant nos établissements n'atteignait pas 50.000 ; au printemps dernier ce nombre atteignait 90.000, et je sais qu'il a augmenté depuis. Vous avez, dites-vous, le souci du développement de l'influence politique et de notre avenir économique dans ce pays ; eh bien, qui voudrait négliger des instruments de propagande aussi nombreux et aussi efficaces ? Qui le voudrait au lendemain de l'acte de vigueur par lequel nous avons consolidé notre situation séculaire en Orient et obtenu des garanties pour son développement ? (1) »

(1) V. *Revue de géographie*, avril 1902, p. 301.

« Consolider notre situation séculaire en Orient et obtenir des garanties pour son développement, » la formule ne prête guère à ambiguïté. M. Delcassé voulait bien dire qu'il avait consolidé une fois de plus le protectorat français. Illusion profonde ; le ministre des affaires étrangères français tenait ce langage quelques semaines précisément après qu'il venait de renoncer implicitement au protectorat français.

La preuve en est facile à faire.

Le conflit franco-turc né en octobre 1901 se termina, affirma le gouvernement français, par l'acceptation intégrale de nos réclamations. Il y a là une assertion entachée d'erreur grave. Il convient de la mettre en lumière.

Dans la note remise au sultan par M. Bapst, chargé d'affaires après le départ de M. Constans, les conditions exigées à la reprise des relations diplomatiques entre la France et la Turquie étaient au nombre de quatre. La *seconde* stipulait la reconnaissance légale de *tous* les établissements de bienfaisance ou des cultes placés sous la protection française. Or, la note officielle française du 5 novembre indiquant les conditions acceptées par la Turquie porte à son article II : « La Porte reconnaît l'existence de *nos* établissements hospitaliers actuels et leur accorde l'exonération de l'impôt foncier et les immunités douanières conformément aux traités et conventions en vigueur. »

La différence entre ces deux textes tient entre ces deux mots : *tous* et *nos*. Et cette différence est considérable. Le texte de M. Bapst stipulait en somme une reconnaissance nouvelle du protectorat exercé par la France sur les catholiques de l'Empire ottoman. Or, le conflit franco-turc vint fournir à l'Allemagne l'occasion d'un succès qu'elle n'eût jamais espéré si rapide.

Que s'est-il passé?

Quand à Berlin on vit la France demander une reconnaissance nouvelle de son protectorat, la presse protesta en même temps que le gouvernement de Guillaume II agissait à Constantinople par les moyens qui lui sont propres. M. Delcassé sentit le fer et sans doute pour ne pas révéler à la masse des Français l'abîme de difficultés qui s'ouvrait brusquement devant lui, il accepta de ne plus parler que de *nos établissements hospitaliers* et non de *tous les établissements de bienfaisance ou des cultes placés sous le protectorat français*.

On n'en demanda pas davantage à Berlin. La *Gazette de Cologne* s'empressa de constater : « L'ambassadeur de France à Berlin a fait des déclarations assurant que son gouvernement a envoyé sa flotte en Turquie *uniquement* pour obtenir le paiement des créances tant discutées. » En même temps à Paris, l'officieux *Matin* se faisait télégraphier de Berlin le 9 novembre : « L'impression produite par les déclarations de M. de Noailles est absolument satisfai-

sante. En ce qui concerne les autres demandes de la France touchant les écoles et les établissements catholiques en Turquie, *j'apprends qu'elles ne contiennent rien qui soit, au regard des idées allemandes en la matière, contraires au droit que possède tout Etat étranger de protéger ses nationaux quel que soit leur culte. On suppose d'ailleurs que la France ne renouvellera pas en cette occasion sa demande de protectorat sur tous les chrétiens d'Orient.* »

La reculade du gouvernement français entre la note de M. Bapst et la clôture de l'incident (soit dans l'espace de quatre ou cinq jours), n'est-elle pas manifeste?

M. Alphonse Humbert, en la constatant, a donc eu raison de déclarer : « La chose est grave, c'est la première fois que la France renonce implicitement aux droits séculaires qu'elle tient des traités. »

En effet, dès cet instant, fin de 1901, la situation de la France en Turquie se trouve placée sur un terrain complètement nouveau. Un fait précis et des appréciations autorisées établissent à quel point il est défavorable.

Peu après la période aiguë du conflit franco-turc, une querelle entre moines grecs et catholiques à Jérusalem aboutit, quelques mois plus tard, à un procès qui permit de juger la nouvelle situation faite à la France. Afin d'exclure toute possibilité d'exagération, je citerai simplement quelques

dépêches qui, à l'époque, furent insérées par tous les grands journaux français.

« Saint-Pétersbourg, 9 mai, par dépêche. — Le *Novoié Vrémia* dit que le tribunal turc de Jérusalem est en train de juger l'affaire du conflit sanglant qui s'est produit en octobre dernier entre les moines catholiques et orthodoxes dans l'église du Saint-Sépulcre. Ce procès a donné lieu à un différend entre les diplomaties française et allemande. Conformément à la tradition, le tribunal avait cité devant lui, en premier lieu, le consul français, en sa qualité de protecteur des catholiques en Orient. Le consul d'Allemagne a demandé à être cité en même temps que son collègue francais comme représentant des catholiques allemands; il refusait catégoriquement de reconnaître à la France le droit de protectorat sur tous les catholiques en Orient.

« ***L'ambassadeur d'Allemagne à Constantinople a soutenu énergiquement son consul, et celui-ci a été autorisé à assister aux audiences en cette qualité officielle de protecteur des catholiques allemands. Ce fait est commenté, dit le*** Novoié Vrémia, ***comme une reconnaissance officielle faite par la Porte, de la suppression du protectorat exclusif des catholiques qui était jusqu'ici exercé par la France en Orient*** (1). »

Aucun doute ne fut bientôt plus possible. L'Italie s'empressa de passer par la brèche que venait de

(1) V. *l'Éclair*, 10 mai 1902.

faire son alliée l'Allemagne d'accord avec Abd-ul-Hamid.

« On mande de Constantinople, 15 mai, par dépêche :

« Un iradé du Sultan décide que dans la question du conflit survenu entre les moines catholiques et les moines grecs à l'église du Saint-Sépulcre, à Jérusalem, les citations à comparaître en ce qui concerne les moines italiens se feront par l'entremise du consul d'Italie. L'Italie obtient ainsi, par cet iradé, la reconnaissance officielle de son protectorat sur ses nationaux.

« *L'ambassade de France a adressé une protestation énergique contre l'iradé, en rappelant les assurances de la Porte et la clause du traité de Berlin à cet égard, et aussi le cas de l'année dernière au cours de laquelle l'Italie accepta, sans objection, le protectorat français sur les prêtres italiens de l'Orient* (1). »

Cette protestation de l'ambassade de France au mois de mai 1902 établit à tout le moins qu'on n'avait pas envisagé comme il convenait la gravité de la reculade ayant marqué la fin du conflit franco-turc. Aucun doute cependant n'était possible. La renonciation par la France à son protectorat date bien de la fin de 1901. Pour ne point l'avoir compris, il faut imaginer un véritable aveuglement. Depuis, il est vrai, il semble que la

(1) V. *l'Éclair*, 16 mai 1902.

lumière se soit faite sur des réalités lamentables.

Le 19 janvier 1903, M. Delcassé a prononcé à la Chambre des députés des paroles d'une portée considérable :

« *Le protectorat de la France ne s'étend pas ; il s'étend de moins en moins à des étrangers. Depuis quelques années il a évolué. Tout en gardant son caractère universel, il tend de plus en plus, à cause de la prépondérance des éléments français, à ne s'exercer qu'en faveur des Français et à leur bénéfice exclusif.* »

Paroles étranges, dans la bouche d'un ministre qui, huit mois auparavant, se réclamait encore du traité de Berlin comme d'un titre reconnaissant le protectorat français! Paroles pleines de contradictions! Comment un protectorat d'un caractère universel peut-il tendre de plus en plus à ne s'exercer qu'en faveur des Français, précisément à cause de la prépondérance des éléments français? Logiquement, il semble que si ce protectorat tend de plus en plus à ne s'exercer qu'en faveur des Français, c'est surtout parce que les éléments français voient restreindre leur prépondérance. Quoi qu'il en soit, si cette formule sybilline a pu faire encore illusion aux trop nombreux députés français qui ignorent l'état actuel de la situation extérieure de la France, elle n'a point trompé les étrangers depuis longtemps édifiés, ni les Français de Turquie obligés à chaque instant de se rendre à la plus pénible des évidences.

Lorsqu'on a bien saisi les phrases rapides de ce

drame tragiquement silencieux durant lequel des fautes copieusement accumulées viennent de faire sombrer en quelques mois l'une des plus solides bases du prestige français, une émotion profonde étreint le cœur du citoyen français obligé de constater l'artificielle déchéance infligée à son pays. Je dis artificielle, car rien de fatal ne condamnait la France à un recul immédiat. S'il est vrai que la France, en face de la concurrence des catholiques allemands ou italiens et des orthodoxes, ne devait plus compter garder intacte sa grande part de jadis, elle eût pu au moins exécuter une belle et longue retraite; elle eût pu mettre dix ou quinze années à perdre ce que ses directeurs momentanés ont abandonné en quelques mois.

Quoi qu'il en soit, les faits sont les faits. Reconnaissons la justesse de cette accablante constatation du lieutenant-colonel Rogalla von Bieberstein : « La France a plutôt à reconquérir qu'à maintenir une situation dominante et dans le reste de l'Orient, notamment en Syrie » (1).

Or, ce terrain perdu, croit-on que c'est le concours financier prêté par la France au chemin de fer de Bagdad qui va lui permettre de le reconquérir?

Cette déchéance préparée de l'influence française en Orient n'est pas tout. L'attitude prise par MM. Delcassé et Constans dans l'affaire de Badgad

(1) V. *Revue du Cercle militaire*, n° 12, 22 mars 1902, p. 323.

peut-elle rester sans influence sur l'alliance de la France et de la Russie?

Car enfin, c'est indiscutable, la France, ou du moins ce qui l'engage à l'extérieur, c'est-à-dire sa diplomatie officielle, a contrecarré à Constantinople les efforts du représentant du tsar dans le but de faire échouer l'entreprise allemande.

On sait déjà en quoi et pourquoi la ligne allemande d'Anatolie jusqu'au golfe Persique est bien une entreprise dirigée contre l'empire des tsars; il faut cependant revenir sur ce point de vue.

Ainsi qu'il a déjà été dit, le chemin de fer de Bagdad, une fois doté des embranchements prévus par l'état-major turc, permettra au sultan de concentrer rapidement ses troupes d'Asie au sud du Caucase, troupes avec lesquelles les généraux de Nicolas II auraient évidemment à compter sérieusement dans le cas d'une conflagration générale, si l'empereur allemand parvenait — ce qui est son objectif — à faire mobiliser le sultan contre le tsar. C'est cette considération toute stratégique, habilement mise en valeur par les Allemands, qui a fortement contribué à décider Abd-ul Hamid. Il est déjà assez curieux, on en conviendra, qu'à ce point de vue purement militaire, la France se soit trouvée prendre position du côté des adversaires de la Russie.

On sait encore que les intérêts économiques de

la Russie, à laquelle, ne l'oublions pas, la France a prêté des milliards, et dont, par conséquent, elle a intérêt à favoriser la prospérité, n'ont pas été mieux ménagés. Cependant durant les négociations relatives au chemin de fer de Bagdad, la presse russe n'a pas cessé d'avertir ses alliés d'Occident.

« Le chemin de fer de la Mésopotamie, une fois relié au chemin de fer d'Anatolie, deviendra un concurrent excessivement dangereux du chemin de fer transsibérien, qui, lorsqu'il sera achevé, aura coûté des centaines de millions à la Russie..., dit le *Novoié Vrémia*. La Russie sera cruellement atteinte dans ses intérêts économiques et sa prépondérance politique dans l'Asie centrale recevra un coup dont elle ne se relèvera que difficilement. Voilà ce que nous réserve un avenir peu éloigné, si nous ne signifions pas aux Allemands *hands off* pendant qu'il en est temps encore. Il faut que nos chers voisins sachent que la Russie ne tolérera jamais qu'on touche au *statu quo* de l'Asie Mineure et de la Mésopotamie. »

Ces avertissements fort significatifs ne réussirent pas à émouvoir le chef du quai d'Orsay, qui, avec une énergie dont il donne des preuves soigneusement mesurées, continua à soutenir le projet allemand à Constantinople. Aussi, lorsqu'en janvier 1902, l'ambassadeur allemand, combattu par les Russes, mais appuyé par les Français, obtint entière satisfaction, les grands organes de Péters-

bourg prirent-ils l'attitude hostile qu'on devait attendre.

Dans le *Messager des finances*, une note, dont l'origine gouvernementale n'a fait aucun doute, a conseillé en termes très nets aux capitaux russes de s'abstenir :

« Maintenant que la Russie a dépensé des sommes considérables pour la construction du Transsibérien, est-ce que les Russes iront donner leur argent pour aider à la réalisation du projet de construction du chemin de fer de Bagdad, qui est, en somme, une ligne concurrente de notre Transsibérien? » Dans les *Petersbourgskia Viédomosti*, le prince Ouchtomski, comprenant parfaitement l'extrême gravité de la mainmise allemande sur l'Asie Mineure, déclara : « Le traité de Berlin est rompu de ce fait. Le chemin de fer de Bagdad mettra en mouvement toutes les forces dissolvantes, provoquera l'explosion de tous les éléments inflammables qui se sont accumulés dans les possessions asiatiques de la Turquie. » Le *Sviet*, le plus francophile de tous les journaux russes, protesta avec énergie :

« Dans la fâcheuse question du chemin de fer de Bagdad, la participation de quelques capitalistes français ou sémites semble avoir été une base suffisante pour un rapprochement partiel franco-allemand. *Il serait difficile d'expliquer par la non-intelligence de la question cette faute qui ne répond ni*

aux intérêts ni aux sentiments du peuple français; alors il faudrait admettre d'autres raisons moins excusables, par rapport à la Russie tant qu'à la France elle-même.

« Il conviendrait qu'en France l'opinion publique, toujours généreuse et forte, exprimât son avis sur cet « atout donné à l'Allemagne ». Une telle voix l'emporterait à coup sûr, dans la France patriote, sur les services qu'on rend aux intérêts particuliers, en sacrifiant les intérêts généraux, et sur les tendances mal déguisées dont il faut chercher la source à Berlin et à Francfort, l'un des centres du maçonnisme judaïsant. »

M. Porochine, nom cachant une personnalité bien connue, souligna (1) avec finesse et force tout à la fois la gravité de l'attitude prise en Orient par la diplomatie française :

« Pour l'avenir de l'alliance franco-russe, il est extraordinairement important de prévenir la possibilité même de froissement au sein de cette alliance. Les sacrifices que l'on fera dans ce but ne seront pas stériles. La courtoisie et la sympathie ne suffisent pas à elles seules pour le maintien de l'alliance. Dans l'alliance, il doit y avoir des droits réciproques et aussi un accord réciproque sur les fins qu'on se propose. Lorsque ces droits et ces fins se manifesteront dans l'alliance, l'action créatrice lui deviendra possible; les peuples commen-

(1) Dans le *Novoié Vrémia.*

ceront à l'apprécier, non pas seulement avec leur cœur, mais avec leur raison, et de fragile qu'elle était, il y a peu de temps encore, elle deviendra capable d'affronter tous les orages et toutes les intrigues politiques. Il est donc nécessaire d'organiser des fins communes et des droits réciproques au sein même de l'alliance franco-russe. Avant tout, le droit demande à être observé, sinon il meurt et l'alliance n'est plus rien... *Actuellement les capitaux occidentaux, tout en se rapprochant du chemin de fer de Bagdad, ont peur de s'engager à fond, craignant que dans ces contrées on ne se heurte à la baïonnette russe, qui peut tout à coup gâter les plans les plus utiles et les plus conçus.* »

On conçoit que, les Russes se voyant contraints de donner de pareils avertissements, la simple annonce du projet de loi de M. Firmin Faure ait été accueillie à Pétersbourg avec une extrême satisfaction.

« Cette nouvelle, dit le *Novoié Vrémia*, si elle se confirme, produira dans la société russe une impression consolante et joyeuse. »

Le *Sviet* ajouta : « On voit que le parti national a en France sur cette question du chemin de fer de Bagdad une façon de voir plus sérieuse que celle de certains diplomates français en Orient. »

Le scrutin de la Chambre des députés repoussant l'examen de la proposition si sage de M. Firmin Faure causa une déception profonde sur les

bords de la Néva. On ne comprit absolument pas comment, dans cette même séance du 24 mars, M. Delcassé a pu demander à la Chambre un crédit de 500.000 francs pour les frais du voyage de M. Loubet en Russie et dix minutes plus tard se refuser à discuter une question cependant capitale pour les bons rapports des deux « nations amies et alliées ».

Un extrait du *Novoié Vrémia* commentant la réponse de M. Delcassé à M. Firmin Faure témoigna d'un étonnement mêlé d'indignation :

« Il est évident que M. Delcassé, dans sa réponse à M. Firmin Faure, a cru très important de souligner ce fait que la concession du chemin de fer de Bagdad a été donnée aux Allemands sans aucun concours ni direct ni indirect de la diplomatie française. Il est clair que M. Delcassé considère lui-même, pour un motif quelconque, cette concession comme nuisible aux intérêts français. Mais si la concession est déjà obtenue, pourquoi ne pas prêter concours à sa réalisation? ajoute M. Delcassé. Ici, nous commençons, malgré toute notre bonne volonté, à ne pas comprendre M. Delcassé.

« — Je ne vais pas tenter des démarches pour avoir l'autorisation d'ouvrir une banque de jeux, cela est contraire à mes principes. Mais si l'autorisation est déjà obtenue, que puis-je faire, moi? Absolument rien. Dois-je vraiment renoncer aux intérêts que pourraient me donner mes capitaux

dans cette entreprise? Pourquoi y renoncer? — N'y renoncez pas, soit, mais alors ne parlez pas de principes.

« *M. Delcassé trouve que la participation de la France à la construction du chemin de fer de Bagdad, que les Anglais appellent le canal de Suez allemand, de Hambourg au golfe Persique, étendra l'influence française en Orient. Tout au contraire, au lieu d'augmenter cette influence, elle l'amoindrira sans contredit.*

« D'ailleurs, la Russie ne peut qu'être hostile à l'entreprise.

« Se créer en Turquie un adversaire aussi sérieux que pourrait le devenir la Russie, serait-ce vraiment étendre la sphère de l'influence française et lui ouvrir de nouveaux horizons? M. Delcassé s'efforce de limiter le rôle de la diplomatie française dans cette affaire jusqu'à en faire une médiatrice entre l'Allemagne et la Russie de façon que la Russie puisse y participer. N'est-ce vraiment pas trop d'amabilité de la part de M. Delcassé? Si l'Allemagne projetait en Alsace-Lorraine une entreprise importante de caractère industriel et politique, telle que la création d'un canal, etc., ne serait-il pas vraiment bien drôle, quels que soient les bénéfices pécuniaires de cette entreprise, que la diplomatie russe offrît à la France ses bons services de médiatrice pour la faire participer à cette affaire? *Et pourtant ce chemin de fer allemand de Bagdad n'est autre chose qu'une Alsace-Lorraine en Asie*

Mineure; de pareilles vérités politiques élémentaires devraient être plus répandues qu'elles ne le sont réellement.

« Pour nous, il est hors de doute que tout cela n'est arrivé que parce que M. Delcassé s'est mis à parler officiellement d'une affaire dont il n'avait pas suffisamment étudié les points principaux et indispensables. Il paraît ne pas avoir remarqué du tout la déclaration du gouvernement russe dans le *Messager des finances* (cité p. 258 et 313.)

« Dans cette affaire, nous nous croyons en droit d'assurer que M. Delcassé vient de faire fausse route et que les capitalistes français agiront prudemment en se défiant entièrement de cette entreprise allemande.

« *En Russie, on la considère comme une entreprise incontestablement et officiellement allemande, dans laquelle tout franc, tout shilling, tout florin se changera immédiatement en mark, et travaillera avec zèle pour le roi de Prusse.*

« Est-ce que les Français seraient disposés à payer à Berlin une seconde contribution de la terrible année de 1871, mais avec cette différence que maintenant rien ne les y oblige ! Nous sommes absolument sûrs qu'ils n'ont point ce désir. »

En août 1902, la *Novoié Vrémia*, stupéfaite des efforts de M. Rouvier en faveur de l'unification de la dette ottomane, revint à la charge :

« Une pareille politique chez des hommes d'État

français cache un très déplorable malentendu. Et ce n'est seulement pour nous Russes, à qui la construction du chemin de fer de Bagdad portera un coup aussi rude au point de vue économique qu'au point de vue politique.

« Ce malentendu est aussi déplorable pour la France.

« *En travaillant à accroître la puissance de l'Empire allemand, la France prépare elle-même son écrasement dans les contrées auxquelles la rattachent ses intérêts les plus essentiels et les plus vitaux.* »

Enfin, après avoir traduit en français le texte de la convention relative à la prolongation des lignes d'Anatolie jusqu'au golfe Persique, le grand organe pétersbourgeois concluait : « Ainsi finalement, les sujets de Guillaume II arriveront peut-être à s'emparer, presque sans bourse délier, d'une ligne très importante dont tous les frais auront été payés avec de l'argent français.

« Malheureusement M. Delcassé et M. Rouvier continuent, avec un zèle digne d'une meilleure cause, à servir les intérêts de l'Allemagne. »

Une attitude si extraordinaire a-t-elle au moins des explications?

J'en ai entendu donner quatre.

Première explication :

On m'a dit à Constantinople : « Après le départ de M. Cambon, l'ambassadeur de France avait une

situation difficile au Palais. Pour rentrer en grâce auprès du Sultan, il fallait ne point faire d'opposition à ses amis les Allemands. C'est pourquoi M. Constans crut expédient de les aider dans l'affaire de Bagdad. Il obtint le résultat qu'il cherchait, car bientôt il devint *persona gratissima* auprès d'Abd-ul-Hamid. »

En effet, les bonnes relations personnelles du représentant de la République française avec le Commandeur des croyants sont certaines et même notoires; M. Constans reçoit du Palais une foule d'attentions à lui destinées. Ceci est fort bien, mais pour obtenir ce résultat, en somme médiocre si on le met en balance avec l'intérêt général français, fallait-il, selon le proverbe arabe, « donner un bœuf pour avoir un œuf? »

Deuxième explication :

Les Allemands devant fatalement obtenir la concession du railway de Bagdad, il était très habile d'y entrer afin de lui enlever par cette participation son caractère germanique.

Il y a là une affirmation inexacte. Les Allemands n'étaient nullement assurés du succès, pour cette excellente raison que sans le concours des capitaux français ils ne pouvaient même pas établir un projet financier ayant quelque apparence de sérieux. C'est là précisément un point sur lequel l'opinion de ceux qui ont étudié l'affaire de Bagdad est unanime. (V. p. 284, 287, 288.)

En outre, entrer dans l'affaire n'était pas un procédé sûr de la « dégermaniser ». Une constatation bien simple l'établit : la coopération française de 40 pour 100 est un fait acquis et cependant l'entreprise est restée tout aussi allemande qu'on pouvait le souhaiter à Berlin.

Troisième explication :

M. Constans a soutenu les Allemands pour mieux résister aux empiétements des Russes orthodoxes, adversaires des catholiques français.

Un discours prononcé par M. Constans à une réunion des anciens élèves de l'Institut de Saint-Étienne de Toulouse montre que cette opinion mérite un examen sérieux.

L'ambassadeur de France s'exprima en ces termes à la fin de 1901 :

« Nous avons des adversaires redoutables à combattre en Orient, des ennemis qui veulent enterrer notre influence et nous dominer entièrement. Les protestants dépensent beaucoup d'argent, mais sans grand succès, car leur culte sévère et ingrat déplaît aux Orientaux. *Les agissements des schismatiques, des Russes avant tout, sont pour nous bien plus dangereux. Notre alliance avec eux ne nous a pas été favorable à ce point de vue, car, sous le couvert de cette alliance, ils travaillent à annihiler entièrement notre primauté.* Heureusement que nous avons encore une avance au point de vue des écoles.

« Vous serez peut-être surpris, Messieurs, de m'entendre parler ainsi, mais je dois donner la première place à la vérité. Je vous dis dans toute sa simplicité et sa sincérité ce que j'ai vu et entendu et ce dont j'ai fait moi-même l'expérience (1). »

Ces paroles expliqueraient tout si les deux conditions qu'elles sous-entendent avaient été remplies. C'est que d'abord M. Constans ait, d'une façon générale, soutenu les protégés catholiques de la France avec l'énergie que son speech suppose, et qu'ensuite l'attitude qu'il a cru devoir prendre dans l'affaire de Bagdad ait été de nature à sauvegarder efficacement le prestige de la France dans le Levant.

Or, ayant visité personnellement un nombre important d'écoles françaises en Orient, ayant entendu exprimer directement chaque été depuis trois ans les opinions de la plupart des Français sérieux habitant depuis longtemps l'empire ottoman, je puis affirmer que rarement les intérêts catholiques français en général ont trouvé un aussi faible appui que depuis le départ de M. Cambon de Constantinople.

Ceci dit sans aucun parti pris et à titre de simple constatation.

D'autre part, soutenir les Allemands dans l'affaire de Bagdad contre les Russes ne pouvait, en au-

(1) Reproduit par l'*Indépendance roumaine*, 3/16 octobre 1901.

cun cas, être une défense des intérêts religieux français, puisque c'était implanter en Turquie d'Asie la puissance catholique allemande, beaucoup plus dangereuse pour la française, précisément en raison de la similitude du culte et de chef spirituel, que l'orthodoxie russe, qui relève en somme non du pape, mais du patriarche grec.

Si l'on veut se convaincre de la justesse de ce raisonnement, et pour comprendre la réserve qui s'imposait, il suffit de se rappeler les citations allemandes topiques déjà faites. (Voir p. 300, 302.)

Les adversaires qui, selon le mot de M. Constans, « veulent enterrer notre influence et nous dominer entièrement » en Orient, ce ne sont pas les Russes, sur lesquels le cabinet de Paris a mille façons, *s'il le voulait,* d'exercer une action modératrice ; ne sont-ce pas plutôt les Allemands?

Quatrième explication :

M. Constans a pris une attitude résolument indépendante dans l'affaire de Bagdad pour relever le prestige de la République, amoindrie par la place trop humble qu'elle occupe dans son alliance avec la Russie.

Cet argument a sa valeur. La France, en effet, depuis son accord avec le grand empire du nord, a pu sembler dans nombre de cas ne pas disposer assez nettement de son libre arbitre, mais ce serait une erreur que d'en faire remonter aux Russes la responsabilité initiale.

J'ai vu d'assez près la Russie pour pouvoir affirmer qu'à Pétersbourg on n'a jamais demandé à la France aucune spéciale docilité. Quand elle s'est manifestée *spontanément,* elle a étonné de la part de ministres dits républicains. Surpris d'abord, les Russes en ont profité ensuite. Il serait naïf de leur en vouloir d'une conduite si parfaitement humaine.

D'ailleurs, si l'on jugeait utile de revenir sur des précédents fâcheux, on pouvait et on devait le faire. Mais il fallait manifester la dignité de la politique française à propos d'affaires secondaires, susceptibles de fournir des occasions d'une indépendance manifeste quoique pleine de tact. Quant à choisir de toutes les questions celle qui intéresse au plus haut point les Russes historiquement et religieusement, blesser la Russie sur le terrain de son Alsace-Lorraine, selon le mot de M. Porochine, lui faire en Turquie à propos du chemin de fer de Bagdad l'opposition la plus aveugle, la plus intransigeante, la plus constante, est-ce en vérité tenter de replacer l'alliance franco-russe sur ses véritables bases? N'est-ce pas plutôt vouloir à tout prix la détruire?

La faute qui vient d'être commise portera-t-elle tous ses détestables fruits?

On peut encore espérer que non. Fort heureusement, on comprend à Pétersbourg que, dans cette malheureuse affaire du chemin de fer de Bagdad,

quelques politiciens français ont agi à l'insu de leur nation; que si l'opinion publique avait été instruite et consultée, jamais elle n'eût ratifié une conduite à la fois contraire à l'esprit de l'alliance et néfaste pour les intérêts de la République.

Un nouvel ordre d'idées va contribuer à asseoir cette conviction.

Si le chemin de fer de Bagdad est exécuté, la France verra s'aggraver à son détriment les termes du problème de l'Europe centrale, encore désigné souvent par l'expression de « Question d'Autriche ».

Il n'y a pas bien longtemps, beaucoup se refusaient à envisager l'hypothèse d'une action militaire de l'Allemagne contre l'Autriche.

Aujourd'hui, tout le monde est d'accord pour reconnaître sa possible imminence. La nécessité d'une circonspecte prévoyance s'impose aux esprits les moins portés aux exagérations militaristes. J'en veux pour preuve ce qu'écrivait, le 17 mars 1901, dans *la Dépêche de Toulouse*, M. Camille Pelletan, *actuellement ministre de la marine :*

« Pour le moment, le péril imminent, c'est l'annexion de la plus grande partie de la Cisleithanie par l'Allemagne...

« Il faudrait que les gouvernements fussent, en France comme en Russie, ou fous, ou criminels, ou fous et criminels à la fois, pour ne s'être point

préoccupés avant tout d'une pareille éventualité. »

Des constatations aussi variées qu'autorisées ont confirmé la justesse de cette appréciation (voir p. 249); mais ce qu'il faut bien concevoir, c'est que ce péril n'a nullement le caractère « inéluctable » et « fatal » que beaucoup lui attribuent.

Il est rare, en effet, en politique étrangère, qu'un danger soit à la fois plus réel et plus facilement évitable.

L'enquête (1) que j'ai faite dans l'empire de François-Joseph m'a amené à constater que précisément l'Autriche est en train de se « dégermaniser », que tous ses sujets slaves, soit quinze millions d'hommes, sont maintenant dotés d'une pleine conscience nationale, que sur neuf millions d'Allemands (jadis tous imbus de germanisme, puisque l'Autriche était *gouvernementalement* la grande puissance allemande), six ont une tendance plus ou moins marquée à s'entendre avec les Slaves, et que trois millions d'Allemands seulement, exaspérés par la perte des prérogatives de leur race, se sont réfugiés dans un germanisme de forme prussophile, intransigeants sans aucun doute, mais parfaitement impuissants, en raison de la minorité qu'ils représentent, à ébranler par eux-mêmes l'empire des Habsbourg.

(1) V. *L'Europe et la question d'Autriche au seuil du vingtième siècle*. Plon, 1901.

Ma conclusion d'ensemble a, par suite, été que s'il existe réellement de très sérieuses raisons de craindre la rupture possible de l'équilibre européen, la cause du danger n'est pas en Autriche, mais uniquement à Berlin.

C'est là une constatation capitale, car elle permet d'écarter tout éclat.

N'est-il pas évident que si la France, la Russie et l'Autriche sont d'accord, attentives et armées, l'Allemagne ne fera jamais la folie de vouloir descendre par la force vers le sud?

Mais ceci implique de la part de la France une politique prudente, conforme au grand résultat qu'il est pour elle d'un intérêt si certain d'obtenir.

Tout ce qui est de nature à décourager la propagande pangermaniste ou à l'annihiler est par conséquent un remède indiqué par la nature même des choses; le contraire, par suite, donc tout ce qui peut faciliter le mouvement prussophile, est détestable au point de vue français. Or, peut-on douter que l'exécution de la voie ferrée de Bagdad ne soit un excitant pour les dangereuses idées pangermanistes en croissance continue outre Rhin?

Le *Novoïé Vrémia* voyait justement lorsqu'il disait en août 1901 : « Travailler pour la ligne de Bagdad, qui constitue le rêve des pangermanistes, c'est travailler à renforcer énormément l'Allemagne. Les intérêts de la France lui commandent

de contrecarrer énergiquement cette entreprise. »

Tout le contraire a eu lieu.

La diplomatie française s'apercevrait-elle qu'elle vient de commettre une inconcevable erreur?

Les lignes suivantes donneraient à le penser :

« A la suite de l'insuccès des négociations entre capitalistes français et capitalistes allemands en vue d'augmenter la participation des premiers à la construction du chemin de fer de Bagdad, l'ambassadeur de France, M. Constans, se trouve en très mauvais termes avec le baron Marschall, son collègue d'Allemagne.

« Le premier suscite des obstacles pour empêcher de commencer la construction et retarder la promulgation de l'iradé sanctionnant la convention relative au premier tronçon de cette ligne (1). »

Cette attitude, si elle existe, marquerait le commencement d'une sagesse et d'une réflexion évidemment louables, mais qui viendraient beaucoup trop tard pour être efficaces.

Au début, la coopération française a été *indispensable* aux Allemands pour diviser les forces qui, naturellement, devaient faire obstacle à leurs désirs d'expansion. Sans la coopération française, il était *impossible* de faire la mise en train première de l'entreprise; mais maintenant que l'édifice est construit, maintenant que durant trois ans les re-

(1) V. *l'Indépendance roumaine,* 21 février, 6 mars 1903.

présentants de la République se sont ingéniés à écarter les difficultés devant l'ambassadeur de Guillaume II, le baron Marschall peut se rire de la déconvenue des diplomates français. Pour les Allemands, le difficile était d'entrer dans la place. Les Français, bien à tort, leur ont facilité l'escalade. Désormais, les agents du Kaiser ne comptent que sur eux-mêmes pour défendre leurs positions récemment conquises.

La nouvelle attitude de l'ambassade de France en Turquie, si elle se confirme, n'empêche pas d'ailleurs que des questions bien intrigantes ne continuent à se poser.

Pour quelles raisons la diplomatie française a-t-elle travaillé à combler les vœux de Guillaume II? Pourquoi a-t-on promis à une société où en fait, la prédominance allemande était certaine, 40 pour 100 d'argent français, soit plusieurs centaines de millions, à un moment où le vaste territoire formé par les colonies françaises réclame impérieusement des sommes considérables pour sa mise en valeur? Pourquoi, sous couleur de se défendre contre la Russie, donner d'un seul coup à l'Allemagne la place de la France?

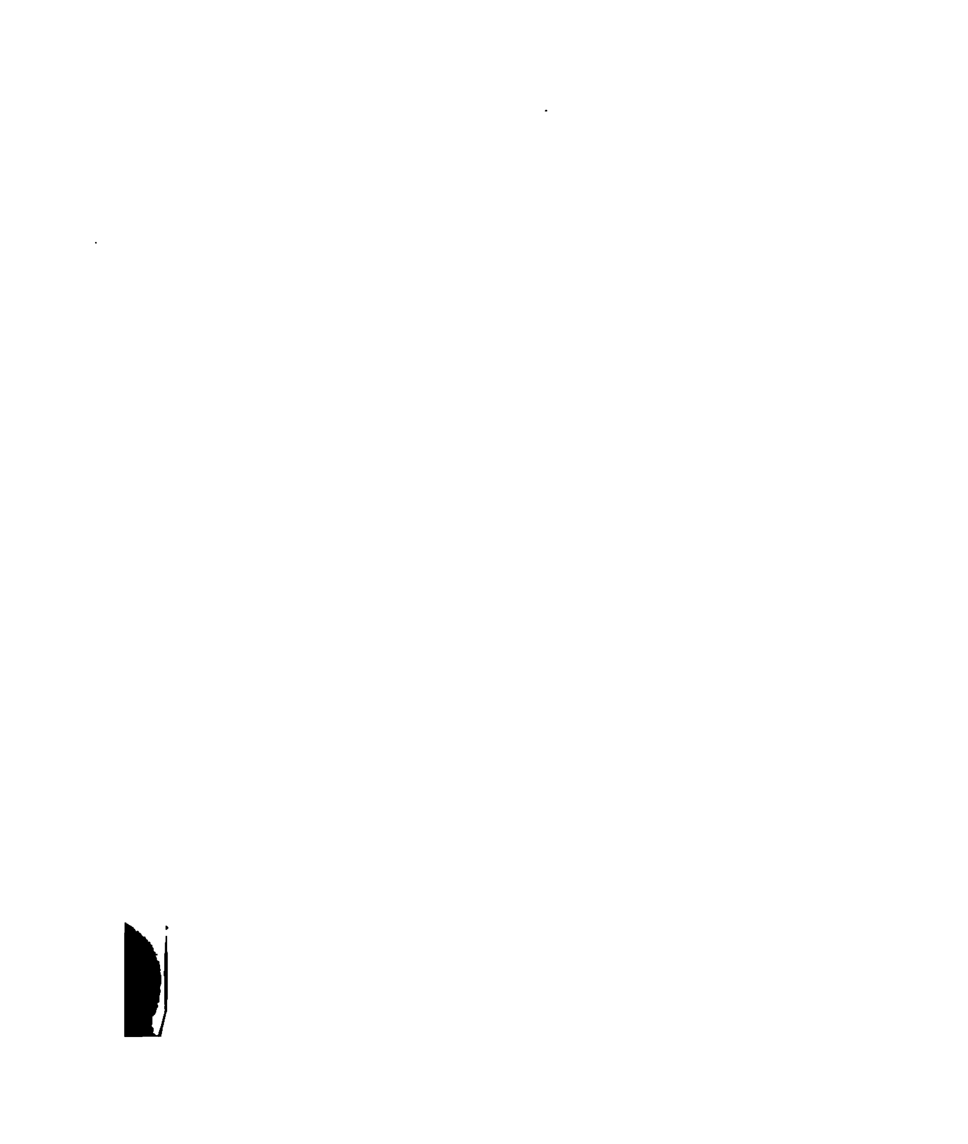
Quant à moi, voici trois ans que je cherche la clef de cette énigme, que dans une enquête menée sur place, j'ai tâché de trouver de suffisantes explications. Je vois bien que quelques financiers gagneront à l'entreprise, mais l'*intérêt général fran-*

çais, le seul qu'il me convienne de servir, dans quelle mesure l'a-t-on envisagé? Comment l'a-t-on sauvegardé?

Malgré de longues recherches faites en toute bonne foi, je ne le perçois pas encore.

AUTRICHE ET


St Pétersbo
E M P
GALICIE
udapest
G R I E
BULGARIE
M E R
Constantin
Haidar Pac
T U R Q U I E
nique
Brousse
A S
Smyrne
ube



CONCLUSION

Dans l'affaire de Bagdad, les puissances qui ne peuvent pas consentir à l'hégémonie allemande sur l'Orient ont commis des fautes plus ou moins graves.

La Russie et l'Angleterre ont bien lutté à Constantinople, mais séparément, puisqu'un certain état de l'opinion publique aussi répandu en Russie qu'en France est actuellement un obstacle à toute entente, même momentanée et localisée, avec l'Angleterre.

Ce fait curieux s'explique plutôt psychologiquement que rationnellement. A Pétersbourg et à Paris, on admet très bien, et l'on a raison, l'idée d'accords à conclure sur des points particuliers avec l'Empire allemand. Or, si Russes et Français ont des griefs souvent très fondés contre les Anglais, en ont-ils moins contre les Allemands?

Le parti pris ou le point de vue sentimental, qui faussent parfois si fâcheusement le jeu de la poli-

tique extérieure, devraient donc à Paris et à Pétersbourg être écartés aussi bien des rapports avec Londres que de ceux avec Berlin. *L'intérêt bien compris et sérieusement étudié dans chaque cas de la République française et de l'Empire des tsars est la seule règle inéluctable.*

Quoi qu'il en soit, ce travail de mise au point des esprits n'étant pas réalisé, Anglais et Russes à Constantinople n'ont pu faire au projet de railway allemand vers Bagdad qu'une opposition médiocre, que d'ailleurs stérilisait d'avance le concours donné à Guillaume II par la diplomatie française.

Mais s'il faut voir clairement que la partie est compromise, il convient de comprendre avec la même netteté qu'elle n'est point encore absolument perdue.

S'il est bien vrai que la France a manqué de clairvoyance, s'il est exact que les autres puissances, nécessairement hostiles au railway de Bagdad, ont dû tenter la résistance dans de mauvaises conditions, les choses ne sont pas encore si avancées pour qu'une tactique bien comprise ne puisse obtenir de fort utiles résultats.

Pour concevoir cette possibilité, il faut d'abord constater que le danger de la situation prise par l'Allemagne en Turquie commence à apparaître et à inquiéter tout le monde.

« Une dépêche de Constantinople au *Daily Tele-*

graph, publiait *l'Eclair* du 9 mars 1903, annonce que les termes de l'iradé accordant la concession du chemin de fer de Bagdad ont provoqué de vifs commentaires dans les cercles politiques et diplomatiques.

« L'avis général paraît être que l'iradé concède à la *Deutsche Bank* un tel contrôle des finances turques et des communications stratégiques qu'elle pourra diriger la politique de la Porte. Bien que la *Deutsche Bank* ne joue aucun rôle direct dans la concession, son contrôle sur les chemins de fer de la compagnie d'Anatolie est presque absolu. Or, c'est avec cette dernière compagnie que le gouvernement turc a négocié la convention. »

Si, au premier moment, une pareille constatation a dû causer surtout de la stupeur chez les diplomates mal informés ou imprévoyants, il n'y a aucun doute que ce sentiment a bientôt fait place au désir de mettre une digue aux empiètements germaniques.

S'ils veulent agir, la tâche des diplomates est relativement facile. Les choses sont déjà fort avancées, soit, mais ceci ne doit pas empêcher de voir que les Allemands ne sont pas encore réellement maîtres du railway de Bagdad. Comme le fait remarquer très justement M. Hogarth :

« Techniquement, le tracé de la compagnie allemande du chemin de fer de Bagdad n'est point plus près de sa réalisation que ne l'était le projet

de la compagnie anglaise de l'Euphrate en 1856. Un examen très rudimentaire du tracé a seulement été fait. Quant à la garantie ottomane, bien qu'elle ait été promise, elle n'est point assurée et le capital est encore à trouver (1). »

Rien n'est plus exact. Pratiquement, les Allemands ne sont sûrs de leur conquête que sur le papier.

La faible opposition qui leur a été faite de divers côtés n'a pas été inutile. Elle a suffi, en effet, pour les empêcher d'enlever d'un bloc toute l'affaire. Ils ont dû, en somme, se contenter d'une combinaison fort médiocre, puisqu'elle ne s'applique qu'à la première section de 200 kilomètres, c'est-à-dire à une très faible fraction de la ligne en projet. (V. p. 197.)

Avant que cette première section soit terminée, il se passera des années qui peuvent être utilisées avec fruit.

Qu'on suppose pendant ce laps de temps l'action à peu près concordante à Constantinople des puissances qui ont un intérêt évident à ce que l'Allemagne ne domine pas la Turquie, c'est-à-dire de la Russie, de la France, des États-Unis, de l'Angleterre, de l'Autriche, de la Serbie et de la Bulgarie; croit-on que les progrès des Allemands ne finiraient pas par être enrayés? Le succès serait sûr, si certains moments psychologiques étaient bien choisis.

(1) *National Review*, mai 1902, p. 465.

Des renseignements autorisés permettent de croire que le sultan n'est pas toujours sans inquiétudes sur les suites de ses complaisances pour les sujets de Guillaume II ; on dit même qu'il commence parfois à être épouvanté de l'invasion allemande.

Ce sont là des dispositions dont des diplomates avisés pourraient tirer parti.

Il suffirait en somme de démontrer au sultan et aux Turcs la réalité des dangers auxquels ils s'exposent.

A Berlin, on ne redoute rien tant que de voir les adversaires naturels de l'Allemagne pratiquer avec suite cette politique.

Pour apprécier quel en serait le résultat probable, sinon certain, il suffit de lire avec soin le Dr Rohrbach.

« Il est incontestable que l'ébranlement de la puissance ottomane en Anatolie signifierait la destruction de l'empire, quelle que soit la colonisation européenne, même si elle était entièrement allemande, composée d'éléments paysans en grande masse. Il n'y a aucun doute que les pionniers ainsi établis prendraient bientôt politiquement et juridiquement dans les centres urbains et dans les campagnes une place privilégiée supérieure à celle des turcs mahométans (1). »

« *Ce qu'il y a de sûr, c'est que si les maîtres de la*

(1) Dr ROHRBACH, *Die Bagdadbahn*, p. 19. Wiegandt, Berlin, 1902.

puissance à Constantinople pouvaient voir, derrière nos efforts, la possibilité même lointaine d'envoyer des dizaines de mille ou même quelques centaines de nos paysans pour s'établir sur le territoire ottoman, il en serait fait à l'instant de tous nos plans et de toutes nos espérances en Orient, principalement en ce qui concerne l'Asie Mineure (1). » . . . .

« J'ai eu plus d'une fois l'occasion de constater que précisément dans les milieux turcs élevés et instruits, notre projet de chemin de fer est considéré comme la préface d'une vraie prise de possession du pays.

— « Maintenant notre amitié est grande, mais je crains que bientôt elle ne vaille pas mieux que celle que nous avons avec les Russes ou les Anglais, qui eux aussi veulent prendre notre pays. » — « C'est par ces paroles significatives qu'un mahométan distingué et cultivé m'exprimait son opinion sur la politique germano-turque et sur la question des chemins de fer (2). »

« En vérité, on ne saurait rendre aux intérêts allemands en Orient un plus mauvais service que lorsque les gens qui se croient faussement appelés à le faire expriment publiquement leur conviction, sincère ou non, qu'une émigration allemande doit être dirigée sur le territoire turc...

« En dépit de l'estime qui existe pour le germa-

(1) Dr ROHRBACH, *Die Bagdadbahn*, p. 19. Wiegandt, Berlin, 1902.
(2) *Op. cit.*, p. 17.

nisme en Turquie, la méfiance contre nous n'est pas nulle (1). »

Le professeur Vambéry va plus loin. Pour lui l'action des Allemands ne s'exerce vraiment que sur le palais :

« Quant à la masse de la nation turque, je puis affirmer par expérience personnelle que les Allemands ne sont pas seulement antipathiques, mais haïs et exécrés, et qu'on ne voit en eux que des intrus avides, des étrangers rapaces et sans merci (2). »

Cet état d'esprit constitue-t-il un élément négligeable ?

Quant à l'action sur le palais et sur le sultan, elle comporte sans aucun doute des modes d'influence très spéciaux que n'ignorent pas ceux qui ont pratiqué Yildiz-Kiosk. *Quel que soit d'ailleurs le procédé employé, tout se réduit à convaincre Abd-ul-Hamid de ce seul point : le succès de la colonisation européenne est la condition même du succès du chemin de fer de Bagdad ; or dans l'espèce, si cette colonisation a jamais lieu, elle ne saurait être qu'allemande. Donc, ou l'entreprise du chemin de fer de Bagdad échouera, ou l'Asie turque deviendra une colonie allemande.* Le jour où l'on aura fait cette démonstration, — et les arguments ne manquent pas, — la question sera résolue, comme le dit le Dr Rohrbach.

(1) Dr Rorbach, *Die Bagdadbahn*, p. 19. Wiegandt, Berlin, 1902.
(2) *L'Allemagne et l'Angleterre en Turquie. La Revue*, août 1902, p. 272. Vambéry.

Pour obtenir ce résultat que faut-il? Simplement l'action ferme et prolongée, à Constantinople, des puissances que doit léser la possession par l'Allemagne de la voie la plus courte vers les Indes.

L'opinion publique des pays menacés par les débordements du germanisme pourrait soutenir puissamment cette action.

En matière de politique extérieure, l'opinion publique jouit d'une force incomparable. Rien ne saurait mieux le démontrer que le rôle bienfaisant joué dans les derniers mois par les courants de l'opinion publique à propos du problème de l'Europe centrale.

Tant que les vues secrètes de l'Allemagne sur l'Autriche ont bénéficié du silence, et par conséquent de l'ignorance générale, les sociétés pangermanistes ont pu faire en Autriche une propagande aussi fructueuse que redoutable. Depuis que la grande presse, en France, en Russie et en Angleterre a signalé le danger, depuis que les tendances du gouvernement de Berlin ont été divulguées, le mouvement pangermaniste en Cisleithanie perd progressivement de sa force.

Ce succès difficilement niable prouve une fois de plus qu'un danger dénoncé est presque un danger écarté. Puisque la méthode d'appel à l'opinion publique a si bien réussi dans le cas de la question d'Autriche, pourquoi n'en pas tenter l'application à l'affaire de Bagdad?

LA MACÉDOINE

LES TROIS ASPECTS DE LA QUESTION

I. L'ASPECT LOCAL. Le territoire et les races. — Le patriarchat grec et l'exarchat bulgare. — Importance de cette distinction. — L'administration turque.

II. L'ASPECT BALKANIQUE. — Les Grecs et le Panhellénisme. — Le point de vue bulgare. — Le comité macédonien. — Son action. — Situation difficile du gouvernement de Sofia. — La propagande serbe, ses causes et son but. — La rivalité serbo-bulgare. — L'affaire Firmilian. — Les partis nationaux et l'inexactitude des statistiques. — La langue? — Salonique, ville juive. — L'entente serbo-bulgare? — Les mesures militaires de la Turquie.

III. L'ASPECT EUROPÉEN. — L'Allemagne et les Balkans. — L'Autriche est poussée de Berlin vers Salonique. — Dangers de cette politique. — Les Russes et Constantinople. — Le Pacte austro-russe de 1897. — Sentiments des Macédoniens à l'égard du gouvernement de Pétersbourg. — Les prétentions italiennes sur l'Albanie. — Evolution des idées à cet égard. — La France. — Son intérêt moral en Orient est la base de son intérêt matériel. — L'effet produit par la publication du livre jaune.

CONCLUSION. — Que faire en Macédoine? — Les vraies causes du mal : l'administration turque et le joug albanais. — Les puissances et l'entente européenne. — L'intégrité de l'empire ottoman.

La question macédonienne a trois aspects : un aspect local, un aspect balkanique et un aspect européen.

Le sort de la Macédoine intéresse tout d'abord les populations qui l'habitent. C'est là l'aspect local; il nous montre présentement une phase nouvelle de la lutte séculaire des chrétiens pour se soustraire au joug des Turcs.

Sous son aspect balkanique, la question macédonienne met en jeu les convoitises rivales des États des Balkans. Les Serbes et les Bulgares luttent âprement pour la prééminence dans les vilayets de Kossovo, de Salonique et de Monastir; mais, s'ils sont divisés par leurs convoitises, ils se trouvent tacitement d'accord contre les Roumains et les Grecs. Sur cet ensemble, les Albanais font peser la terreur de leurs coutumes sanguinaires et le Monténégro espère dans l'habileté de son adroit chef politique.

Sous son aspect européen enfin, la question macédonienne fait entrer en jeu les grandes puissances : la Russie et l'Autriche, dont la lutte d'influence a une origine séculaire; l'Italie qui vient de révéler des prétentions neuves sur la côte orientale de l'Adriatique et sur l'Albanie; l'Allemagne et l'Angleterre, la première en raison de ses plans ambitieux sur l'Orient, la seconde à cause de l'équilibre général des forces. Cette même considération détermine l'intérêt de la France aux événements qui se préparent.

Cet intérêt, on le verra, est considérable, mais comme il a ceci de particulier que dans la question

macédonienne il est moins matériel et moins direct que celui des autres puissances, il en résulte qu'un Français est peut-être mieux placé qu'un Russe, un Allemand, un Autrichien ou un Italien pour rester impartial dans l'étude de si furieuses passions et de tant de convoitises.

I

Expression géographique, la Macédoine désigne le vilayet de Salonique, une notable fraction du vilayet de Monastir, du vilayet de Kossovo et du vilayet d'Andrinople. Bien qu'en somme à courte distance des grandes villes de la Turquie, cette vaste région est si peu sûre entre Salonique et Uskub que *depuis des années* le train qui, chaque matin, part de Salonique, passe, le jour seulement, sur une voie gardée militairement. Lentement, le convoi franchit tour à tour des régions boisées, rocheuses ou désolées; mais, tous les deux ou trois cents mètres, les mêmes zaptiés (gendarmes), déguenillés, bardés de cartouches, le « mauser » en main, rappellent, non sans saveur, que la sécurité est plutôt médiocre dans l'empire du Commandeur des croyants.

Sur ce vaste territoire vit une population incroyablement variée dont il est difficile de bien saisir la

diversité, si l'on ne distingue pas successivement les groupements fondés sur la nationalité et ceux fondés sur la religion.

Au point de vue des races, la Macédoine abrite des Slaves, des Gréco-Latins, des Albanais, des Turcs et des Sémites.

Les Slaves se disent Serbes ou Bulgares. Les Gréco-Latins sont représentés par des Hellènes et des Roumains ou Koutzo-Valaques, qu'on nomme encore Tsinsares.

Les Grecs, eux, se trouvent en assez grand nombre en Macédoine. A Salonique, ils ont une très importante colonie de 30.000 têtes et exercent une sérieuse influence. Ils occupent encore une étroite bande du littoral maritime. Dans l'intérieur, au contraire, on ne les trouve qu'isolés. A Uskub, leur nombre est infime.

Les Albanais forment un peuple à part dont l'origine vraie reste encore mystérieuse. Par ses mœurs sanguinaires, cette population a écarté tous les étrangers; au sud du continent européen, elle a su rester plus inconnue que les indigènes de l'Afrique centrale. Habitués dès leur enfance à risquer leur vie pour un rien, les Albanais tiennent la population slave sous un joug atroce.

Les Turcs, fonctionnaires ou soldats, souvent venus d'Asie, parfois propriétaires du sol, exploitent en conquérants le pays et les malheureux rayas.

Les Juifs, enfin, représentent la race sémitique.

On les trouve un peu partout en Macédoine, mais leur plus grande colonie est sans nul doute à Salonique. Venus de Portugal et d'Espagne, ils se sont installés sur ce point et y ont largement prospéré.

Voilà pour les principaux groupes ethnographiques. Si maintenant on laisse de côté les quelques dizaines de milliers d'Albanais catholiques, les musulmans (Albanais et Turcs), les Juifs, on arrive à constater qu'au point de vue religieux, la population slave non catholique, c'est-à-dire les Serbes et les Bulgares, se rattachent soit au patriarchat grec, soit à l'exarchat bulgare. On a par suite à distinguer les *patriarchistes* et les *exarchistes*.

Pour comprendre quelque chose aux affaires de Macédoine, il est indispensable d'être fixé sur la valeur précise de cette terminologie souvent inconnue des Occidentaux. Le patriarche grec de Constantinople est le chef de l'Eglise orthodoxe. Jusqu'à une époque rapprochée, il exerça son pouvoir sur tous les Slaves chrétiens de Macédoine (hormis, bien entendu, les catholiques qui relèvent de Rome). La création de l'exarchat bulgare vint très notablement restreindre sa puissance.

L'exarchat bulgare naquit d'un mouvement qui eut lieu après la guerre de Crimée et qui, lui-même, procéda des promesses faites par la Turquie à l'Europe au congrès de Paris. Les Slaves de Turquie d'Europe, mécontents des métropolites grecs, qui ne les défendaient pas contre les exactions des

Turcs, voulurent avoir des métropolites slaves.

Ce mouvement n'avait pas alors de caractère étroitement national; il manifestait simplement une lutte entre Slaves et Grecs. Les Bulgares, déjà influents à Constantinople, combattirent fort énergiquement les Grecs en faveur des Slaves, ce qui donna dès le début à l'entreprise une empreinte bulgare. Naturellement, le patriarchat grec tenta de faire échouer les prétentions nouvelles. Cette opposition suscita une lutte touffue et pleine d'incidents; elle dura jusqu'au moment où, en 1871, un iradé constitua l'exarchat bulgare, séparant nettement l'Église bulgare de l'Église orthodoxe, tout en lui accordant les mêmes droits.

Depuis lors, l'exarque bulgare est le chef religieux de tous les Bulgares et de tous ceux qui, en Turquie, se proclament Bulgares. L'exarque se trouve, par suite, investi d'un pouvoir à la fois religieux et politique.

Le patriarchat grec, mécontent de cette concession faite aux Slaves, s'empressa de qualifier de schismatiques les fidèles se réclamant de l'exarque. Celui-ci n'en garda pas moins sa situation indépendante. Au début, la masse des Slaves resta fidèle à la patriarchie, puis la lutte s'engagea entre les deux Églises, l'une pour conserver, l'autre pour acquérir des adhérents.

La majorité bulgare qui se laisse actuellement constater en Macédoine est certainement une

conséquence directe de ce schisme intelligent.

Les Serbes, eux, n'ont pas été aussi favorisés. Ils continuent à relever religieusement du patriarchat grec de Constantinople ; c'est pourquoi on les qualifie souvent de Grecs, bien qu'en réalité ils soient Slaves.

Cette répartition des Serbes et des Bulgares entre deux Églises distinctes a une importance considérable. Au début, opération simplement religieuse, elle a pris de plus en plus un caractère politique dont l'importance se conçoit si l'on considère qu'aujourd'hui beaucoup plus de Slaves macédoniens se réclament de l'exarque qu'il n'en est consentant à relever du patriarchat grec.

C'est sur cette population profondément divisée par les passions nationales ou religieuses, les plus puissantes de toutes, que l'administration turque fait peser son joug. Il a fini par devenir si insupportable que ceux qui n'avaient plus rien à perdre se sont révoltés. Des représailles ont eu lieu, les Turcs y ont répondu en devenant plus cruels.

Toutefois, au cours de l'année écoulée, les Turcs, prévoyant un éclat redoutable, ont détendu quelque peu la situation. Rapidement, la force des choses a repris le dessus. Les conditions sont telles en Macédoine qu'en effet une amélioration durable ne peut pas se concevoir. Que faire avec une administration dont le fait suivant donne une idée moyenne et précise?

Le 21 juin 1902, pendant que je me trouvais à Salonique, vingt-neuf Bulgares devaient être jugés au palais de justice pour affiliation au comité macédonien. Les inculpés appartenaient presque tous au village de Koukpich, arrondissement de Stroumitzà.

Ces malheureux avaient été arrêtés parce que deux zaptiés (gendarmes) montés avaient aperçu une bande d'insurgés traverser leur village. Les perquisitions n'avaient donné aucun résultat. On n'avait contre les habitants aucune preuve de culpabilité. Vingt-neuf personnes n'en restèrent pas moins deux mois dans la prison de Stroumitza. Pendant ce temps, les Turcs « travaillèrent » le reste de la population et finirent par trouver seize faux témoins à charge. Mais le 21 juin, devant la cour d'appel de Salonique, ces seize témoins déclarèrent qu'on les avait contraints à parler contre la vérité. Aussitôt, le président du tribunal ordonna leur arrestation jusqu'à ce qu'ils eussent reconnu à nouveau que les prévenus étaient de connivence avec la bande des insurgés.

J'ai quitté Salonique avant la fin de l'aventure. Je l'ignore donc; mais ceci contribue, j'imagine, à donner une idée de ce qu'est la justice turque.

C'est par centaines qu'on pourrait citer de tels faits. Si de pareils abus peuvent journellement se produire dans de grands centres comme Salonique, on devine ce qui doit se passer dans l'intérieur, où il n'y a plus l'ombre de contrôle ni de recours.

On conçoit donc que les moyens employés par les Turcs ne sont pas précisément de nature à leur créer de fidèles sujets. Des gens arrêtés arbitrairement et qui esquivent l'exil mortel en Asie Mineure au prix d'une rançon injustifiée, ou qui voient violer sous leurs yeux leurs femmes et leurs filles ou brûler leurs fermes, ne peuvent guère être des loyalistes. La haine leur reste au cœur, et lorsqu'une occasion se présente, ils se jettent en désespérés dans l'insurrection.

Cet état de choses est en réalité et de beaucoup la cause la plus agissante des troubles actuels. La raison du mal réside essentiellement dans le régime turco-albanais. Pour s'en convaincre, il suffit de franchir la frontière ottomane.

Lorsque partant d'Uskub, on entre de Macédoine en Serbie, le changement de système gouvernemental se manifeste d'une façon saisissante. Sur le sol turc, c'est le provisoire, l'insécurité, la terre riche, mais à peine cultivée. A peine a-t-on franchi la limite des deux États que les maisons serbes, par comparaison, semblent de coquets palais. On se sent en pleine civilisation. L'œil se repose avec complaisance sur une terre souriante dont le cultivateur peut tirer profit. Il est difficile d'exprimer complètement l'impression de bienfaisante fraîcheur qu'on éprouve en traversant la frontière. Il faut avoir vécu soi-même cette sensation.

II

C'est sur ce territoire, sur ces populations, que les États balkaniques voisins de l'Empire ottoman élèvent des prétentions.

Les Grecs d'Athènes, bercés par les rêves du panhellénisme, aspirent à la possession du sud de la Macédoine qui, longeant la mer Égée, leur permettrait la jonction avec Constantinople, sur lequel ils n'ont point encore renoncé à restaurer leur domination. Au fond de leur âme, les Grecs sont donc foncièrement anti-slaves. C'est là un sentiment naturel, puisque tout progrès des Slaves diminue nécessairement le prestige des Grecs. Il s'agit d'ailleurs, pour l'instant, plutôt de prééminence morale que de domination territoriale, les Grecs étant trop peu nombreux en Macédoine pour justifier par leur chiffre leurs prétentions sur le pays. Ils comptent sur la politique dont ils espèrent de magiques effets. En attendant, ils préparent l'avenir. En toute occasion, ils se servent avec une habileté levantine du patriarchat grec, qui, entre leurs mains, est une institution infiniment plus politique que religieuse. Les Grecs sont par suite nettement hostiles à toute modification de l'état de choses en Macédoine, sus-

ceptible d'être un obstacle à leur éventuel pouvoir. L'autonomie qui mettrait aussitôt en relief la valeur numérique des Slaves aurait certainement ce résultat, Les Grecs y font donc d'avance une vive opposition. Leurs journaux ont même invité les Turcs à noyer dans le sang la présente insurrection.

Pour des raisons de même nature, les Roumains de Bucarest ont un point de vue identique. Ils ont trouvé en Macédoine des compatriotes, les Koutzo-Valaques ou les Tzinzares, signalés plus haut. En Roumanie, on fixe gravement leur nombre à 200 ou 300.000. Les Bulgares prétendent que les Tzinzares ne sont pas 50.000. Peu importe, d'ailleurs. Les Roumains, séparés de la Macédoine par des centaines de kilomètres, n'ont pas la prétention d'annexer ces frères pour lesquels ils se sont senti, il y peu d'années, une subite tendresse.

A la vérité, à Bucarest, on considère les Koutzo-Valaques macédoniens comme un objet d'éventuelle transaction avec la Bulgarie. Plusieurs hommes d'État roumains m'ont nettement laissé voir que, selon eux, l'abandon qu'ils pourraient faire au bon moment des Roumains de la Macédoine, serait peut-être un excellent moyen d'obtenir en échange de la carte blanche donnée à la Bulgarie en Macédoine le fameux quadrilatère formé par Routschouk, Silistrie, Varna, Choumla. C'est là une pure chimère. Je crois connaître assez les Bulgares pour assurer que le gouvernement de Sofia

serait disposé aux plus graves éventualités plutôt que d'abandonner à la Roumanie les terres vraiment bulgares enfermées en ces quatre villes. A Bucarest, d'ailleurs, beaucoup d'hommes politiques s'en rendent bien compte. Il y a un peu plus d'un an, M. Stourdza, comprenant l'inutilité des dépenses faites par la Roumanie pour l'entretien d'écoles valaques en Macédoine, supprima les crédits qui leur étaient affectés. Les chauvins ont élevé contre cette décision les plus violentes protestations. Je doute que l'avenir les justifie.

Les prétentions des Bulgares à la Macédoine sont autrement fondées. Ils aspirent en somme à reconstituer ce qui a existé un instant. A San Stefano, le général Ignatieff en étendant la Bulgarie jusqu'au lac d'Ochrida a donné aux Bulgares des espérances qu'il n'est plus possible de détruire. Le souvenir de cette grande Bulgarie hypnotise d'autant plus les sujets du prince Ferdinand qu'ils s'y croient autorisés par des raisons multiples. Pour le prouver, ils accumulent les arguments historiques, linguistiques et sentimentaux.

Par le seul fait, disent les Bulgares, que les Serbes admettent le partage de la Macédoine, ils prouvent qu'ils n'en sont pas les vrais possesseurs : « Un père accepte-t-il le partage de son enfant? Nous autres Bulgares, sûrs de nos droits de père, nous ne voulons point partager la Macédoine, nous la réclamons tout entière. »

Cette adaptation bulgare du jugement de Salomon n'est pas sans saveur. D'ailleurs, continuent les Bulgares, il n'y a pas si longtemps, les Serbes reconnaissaient que la Macédoine est purement bulgare. Ofeïcoff, pseudonyme dissimulant mal la personnalité d'un agent officiel bulgare, actuellement en Turquie, a fait un minutieux étalage de ces arguments dans son livre *la Macédoine*. Il relève notamment que le Serbe Vercovitch a publié à Belgrade, en 1860, un recueil de chansons bulgares qui sont tirées des environs d'Ochrida. Dans sa préface, l'auteur, qui a imprimé son livre au moyen de subsides du gouvernement serbe, dit, d'après Ofeïcoff : « Quant à moi, j'appellerai ces chansons bulgares et non pas slaves, pour la raison que si l'on demande à un Slave macédonien : « Qu'est-ce « que vous êtes? » Immédiatement il répond : « Je « suis Bulgare. »

Depuis aussi longtemps qu'existe la principauté, les Bulgares, formellement convaincus de leur bon droit, n'ont jamais cessé de considérer la Macédoine comme devant un jour revenir à la Bulgarie.

Avec l'esprit pratique qui les caractérise, ils n'ont pas hésité, pour mieux assurer l'avenir, à entreprendre en Macédoine une propagande qui a passé par plusieurs phases.

Ses débuts remontent à une trentaine d'années. Elle eut de prime abord un grand succès, car elle fut dirigée, comme on l'a vu plus haut, contre les

évêques grecs voleurs et contre les fonctionnaires turcs prévaricateurs. Après le traité de San Stefano, la propagande bulgare changea d'aspect : elle devint politico-scolaire.

Sous l'habile direction de l'exarque Mgr Joseph, ses progrès ont été incessants. Actuellement, les Bulgares ont en Macédoine 3.000 maîtres d'école enseignant leur langue à près de 45.000 élèves. Dans les centres urbains où les Bulgares ont commencé leur propagande, ils ont presque partout la majorité. A l'intérieur, ils possèdent également de nombreux points d'action. L'opinion souvent exprimée que dans tout soulèvement en Macédoine, les Bulgares auront les sympathies du plus grand nombre, semble donc conforme aux probabilités.

Ce qui incline encore à le supposer, c'est l'organisation vraiment sérieuse du mouvement révolutionnaire réalisée par le comité macédonien.

Depuis des années, les journaux d'Occident en parlent en des sens divers, mais rarement avec une suffisante impartialité. On a exploïté contre ce groupement des faits incontestablement fâcheux.

Le comité macédonien se compose d'éléments variés. A côté de gens pondérés, on trouve les révolutionnaires les plus décidés aux actes sanglants. C'est certainement parmi ces derniers que quelques-uns n'ont pas hésité à l'emploi de moyens condamnables pour se procurer des ressources. On a envoyé, par exemple, à des étrangers, des lettres

recommandées leur intimant l'ordre d'avoir à verser au comité macédonien une somme déterminée, sous peine des plus redoutables sévices. Ce fait a été nié devant moi par quelques personnalités du haut comité directeur, mais d'autre part je connais un agent français fort sérieux qui m'a affirmé avoir vu de ses propres yeux de ces singulières lettres recommandées.

Quoi qu'il en soit de ces manœuvres, le comité de Sofia a une part considérable dans la tentative d'affranchissement actuelle.

Avec des moyens matériels relativement limités, malgré les sacrifices spontanés des Bulgares de la principauté, le comité macédonien n'a pas reculé devant l'immensité de la tâche à remplir. Il semble qu'il a été hautement prévoyant. Un exemple montrera à quel point.

Des chefs macédoniens m'ont assuré cette année même avoir une sorte de tarif du prix des consciences des fonctionnaires turcs de Macédoine. En face du nom de chaque bey et de chaque kaïmakam se trouve le chiffre du backchich à lui donner, le cas échéant. On m'a encore affirmé que les fusils des dépôts militaires turcs étaient vendus dix par dix, soi-disant pour armer de prétendus bergers turcs, mais qu'en réalité, ces fusils passaient aux mains d'affiliés au comité macédonien.

Les rivalités de personnes, il est vrai, ont enrayé et enrayent encore au sein de cette organisation le

grand mouvement d'ensemble nécessaire pour secouer le joug turc.

Deux hommes personnifient les tendances opposées. Boris Sarafoff et Stoyan Michaïlowski.

Le 21 juillet 1901, je vis Boris Sarafoff à Sofia, dans la prison où il était détenu à la demande du gouvernement russe, qui, affirmait-on, trouvait alors son action trop dangereuse. Sarafoff est né à Lubekovo en Macédoine. Il a étudié au gymnase de Salonique et est entré ensuite à l'école militaire de Sofia. Devenu lieutenant dans l'armée bulgare, il quitta le service en 1895 et entra en insurgé en Macédoine. Il a maintenant trente-deux ou trente-trois ans. A la suite d'incidents divers, il dut quitter en septembre 1901 la direction du comité.

M. Michaïlowski, professeur de littérature française à l'Université de Sofia, élu par une assemblée formée d'environ deux cents délégués des groupes locaux, lui succéda. Le but de M. Michaïlowski est très sensiblement le même que celui de Boris Sarafoff, mais sa tactique est différente.

D'après M. Michaïlowski, il y a deux moyens de trancher la question macédonienne. L'un consiste à revendiquer la Macédoine en se plaçant sur la base nationale. Mais le principe historique prête à des interprétations trop diverses pour être d'un effet sûr. Le second moyen est de se placer sur le terrain de la civilisation. Il comporte un appel à la solidarité humaine. C'est ce procédé que préconise

M. Michaïlowski. Il déclare avec insistance admettre la formule de Gladstone : « La Macédoine aux Macédoniens. » Il affirme même être disposé à accepter que l'Europe prenne toutes les dispositions qu'elle jugera nécessaires pour empêcher, si elle le trouve mauvais, la division de la Macédoine entre la Bulgarie et la Serbie. Afin de faire pénétrer ces idées, M. Michaïlowski vient d'exécuter un voyage de propagande à Vienne, à Paris et à Londres.

Le comité macédonien, fonctionnant un peu à la façon des anciennes sociétés secrètes italiennes, s'il compte encore sur l'opinion publique, n'attend plus qu'un appui médiocre des divers gouvernements. Sa tactique générale consiste à forcer par des explosions locales d'abord l'attention, puis l'intervention européenne.

Cette action et ces tendances sont singulièrement gênantes pour le gouvernement du prince Ferdinand. Le cabinet de Sofia ne peut évidemment pas envisager sans sympathie l'idée de voir son pouvoir étendu vers le sud, de trouver à la principauté, qui alors deviendrait royaume, une issue sur la mer Égée, soit par Salonique, soit par Kavalla.

D'autre part, ne voulant pas se brouiller de nouveau avec Pétersbourg et comprenant en outre le danger de toute action intempestive, le gouvernement de Sofia s'est vu et se voit contraint de re-

fréner des ardeurs dangereuses tout en étant sympathiques.

En 1901, le ministre de la guerre a interdit plusieurs fois aux officiers bulgares de faire partie des comités macédoniens. Dans une circulaire confidentielle où il répétait cette défense, il l'appuyait du triste exemple des officiers de l'armée grecque qui n'avaient point hésité à faire partie de l'Hétairie, ce qui, cependant, dans la guerre avec la Turquie, n'empêcha pas les Hellènes d'être vaincus.

Malgré tous les efforts, les suspicions des États voisins se traduisirent par le langage de leur presse. Le 16 avril 1902, le *Journal officiel de Bulgarie* y répondit en déclarant : « Le gouvernement n'hésitera pas à mettre la main sur les comités, non seulement au nom des lois, mais aussi pour la cause nationale bulgare. »

Puis la terreur grandit en Macédoine, l'insurrection s'étendit, les réfugiés se pressèrent à la frontière bulgare. Le ministre des affaires étrangères du prince Ferdinand, le Dr Daneff, donna une fois de plus aux puissances l'assurance de la neutralité de son gouvernement, mais il ajouta « qu'il lui était impossible de faire emprisonner tous les désespérés qui ne demandaient qu'à mourir ».

A la fin de novembre, M. Daneff déclara à un journaliste de Budapest :

« La question macédoine domine depuis des années notre politique extérieure et intérieure et

absorbe toute notre énergie, de façon que nous sommes hors d'état de travailler à un relèvement plus rapide de notre pays.

« Nous serions heureux si les grandes puissances réussissaient à obtenir pour la Macédoine des réformes étendues capables de localiser cette grosse question pour plusieurs dizaines d'années et même pour une période indéterminée. »

Peu après ces paroles pondérées, l'horreur de la répression turque s'accentua. Les bandes de réfugiés macédoniens s'entassant autour du monastère de Rilo, il rallut bien aviser et parer à leur détresse. Le 18 décembre 1902, M. Daneff demanda donc au Sobranié l'ouverture d'un crédit de 50.000 francs destiné à satisfaire aux plus urgents besoins. Le crédit fut voté à l'unanimité.

Cette rapide accumulation de réserves diplomatiques et de nécessités pressantes contradictoires permet d'apprécier combien difficile, combien angoissante est la situation à Sofia.

A Belgrade, elle n'est guère moins délicate. Les sujets du roi Alexandre remontent jusqu'à l'empereur Douchan pour établir leurs titres historiques à un morceau de Macédoine. Leur luxe d'arguments ne le cède en rien à celui des Bulgares, mais le congrès de Berlin entama largement leur idéal. S'il restreignait l'ambition bulgare, Bismarck, en donnant la Bosnie et l'Herzégovine à l'Autriche, coupait les Serbes de l'Adriatique et les contrai-

gnait presque à chercher une issue vers la mer Égée par la Macédoine. De cette nécessité naquit la propagande serbe en Turquie d'Europe et, par suite, la concurrence serbo-bulgare.

La propagande serbe n'est sérieusement menée en Macédoine que depuis une quinzaine d'années. Étant plus récente, elle a nécessairement eu moins de succès que la propagande bulgare. Les Serbes se plaignent, non sans justice, de se trouver placés dans des conditions de lutte très inégales. Soit par suite d'une volonté bien arrêtée, soit simplement par indolence, les Turcs ne font pas entrer les Serbes en ligne de compte dans leurs statistiques des nationalités. A Belgrade, on s'en plaint amèrement, quoique l'inconvénient soit relatif. Quel homme sérieux aura jamais l'idée fâcheuse de chercher une base de raisonnement ou de discussion dans les statistiques ottomanes?

Leur situation religieuse met encore les Serbes dans un grand embarras. Les Bulgares, ayant un exarque, peuvent se réclamer de lui; mais les Serbes, comme je l'ai dit plus haut, n'ont pas d'Église nationale; ils sont simplement orthodoxes et, *vôlens nolens*, dépendent du patriarchat grec, qui les dessert pour le plus grand bien de l'hellénisme.

Malgré ces difficultés, les Serbes propagandent avec énergie.

Au point de vue territorial, leurs prétentions s'étendent sur la Vieille Serbie, que les Bulgares ne

leur contestent pas, sur tout le sandjak (arrondissement) d'Uskub et sur la partie nord-ouest du vilayet (province) de Monastir.

La seconde moitié du vilayet de Kossovo comprend le sandjak d'Uskub, situé sur les confins occidentaux de la Serbie et de la Bulgarie. Il est fort étendu. Sa possession est capitale pour celui qui, plus tard, dominera la Macédoine. Le sandjak d'Uskub est donc l'objet d'ardentes convoitises. A la vérité, les Serbes reconnaissent que ce territoire est loin de ne contenir que des Serbes, mais à Belgrade on attribue une importance si considérable à la possession de la plaine de Kossovo que, pour l'obtenir, on est décidé à passer sur toutes les autres considérations. « C'est pour nous une question de vie ou de mort », me disait un très haut fonctionnaire serbe.

Les Serbes demandent en somme que la Macédoine soit partagée de la façon suivante : la frontière actuelle descendrait du nord au sud, les Bulgares restant à l'est du Vardar avec Kavalla sur la mer Égée et la Serbie y débouchant par Salonique.

Cet objectif amène les Serbes à repousser avec énergie la demande d'autonomie que font les comités macédoniens. « La Macédoine, disent les Serbes, n'a ni unité politique, ni unité nationale, ni unité ethnographique, ni unité religieuse. L'autonomie ne satisferait pas des intérêts si divers. La multitude de sentiments si variés ne pourrait que pro-

duire de sérieux désordres. Ce qu'il faut, ce sont simplement des réformes administratives. Elles sont d'ailleurs plus faciles à réaliser que l'autonomie, car l'autonomie c'est demander l'abandon de quelque chose au sultan, tandis qu'il lui est beaucoup plus difficile de se refuser à l'introduction des réformes. »

En réalité, ces *distinguo* subtils proviennent uniquement de ce fait que les Serbes croient que la concession de l'autonomie serait fatale à leurs projets d'avenir.

Leur propagande étant beaucoup moins avancée que celle des Bulgares, ils redoutent que la réalisation de l'autonomie ne soit qu'une étape servant à préparer la réunion de toute la Macédoine à la Bulgarie, comme le fait s'est produit pour la Roumélie orientale en 1885.

Ces prétentions inconciliables des Bulgares à toute la Macédoine et des Serbes à la moitié constituent un grand obstacle à la bonne entente des gouvernements de Sofia et de Belgrade. Leur rivalité se manifeste surtout en territoire turc. Uskub, sur les bords du Vardar, fleuve rapide, aux eaux fangeuses, est le centre de la lutte serbo-bulgare. C'est une ville de 30 à 35.000 habitants, dans une vaste vallée bordée de hautes montagnes. Du mamelon où se dressent les vestiges de l'ancienne forteresse, on peut voir d'immenses cimetières turcs dont les stèles par centaines de mille attestent la

grandeur passée. Aujourd'hui, la bataille a encore lieu à Uskub avec une âpreté singulière, mais sous une forme nouvelle. Les Bulgares défendent ce centre contre les Serbes, et les Serbes, avec vigueur, y attaquent les Bulgares et les Grecs.

La question Firmilian qui, l'été dernier, a passionné les Balkans, illustre curieusement cette rivalité intense.

Autrefois, le métropolite (évêque) d'Uskub fut un Serbe ; puis, à la déchéance des royaumes slaves, le patriarchat grec s'empressa d'y installer un Grec.

Il y a cinq ou six ans, le patriarche orthodoxe de Constantinople, moyennant, assure-t-on, des avantages matériels importants, consentit à ce qu'un Serbe fût nommé à Uskub. Grâce aux Russes qui travaillaient déjà à neutraliser la propagande bulgare, les Serbes obtinrent ainsi la nomination de Mgr Firmilian comme métropolite de l'éparchie (évêché) d'Uskub. Mais, après le firman du sultan, la confirmation canonique, c'est-à-dire la consécration, était nécessaire. Elle n'eut lieu qu'en 1902, après les plus extraordinaires péripéties, après l'opposition la plus violente des Bulgares et des Grecs mis d'accord pour une fois par leur commune volonté d'entraver les progrès des Serbes.

Les détails de cette lutte singulière ne sont pas sans saveur.

Il y a quatre ans, on tenta déjà de sacrer

Mgr Firmilian à Salonique, mais les Grecs, avertis à temps, réussirent à l'empêcher. En 1902, les Serbes, toujours soutenus par la Russie, revinrent à la charge. A la suite de leurs instances, le patriarche grec de Constantinople Joachim III dut enfin donner à Mgr Firmilian l'ordre de venir à Salonique, mais il eut soin de ne pas transmettre au métropolite de cette ville, Mgr Anastasios, personnellement fort mal disposé pour Mgr Firmilian, l'invitation de procéder à ce sacre et de réunir les trois évêques indispensables à la cérémonie. Le rusé patriarche, sachant bien qu'à Salonique, où les Grecs sont puissants, des manifestations hostiles se produiraient, espérait ainsi, tout en ne refusant pas de suivre les directions de la Porte, retarder encore de quelques années l'intronisation de l'évêque serbe d'Uskub.

Au début tout alla selon ses calculs. Mgr Firmilian arriva trop tôt à Salonique. Aussitôt, les représentants de la communauté grecque, bien stylés, élevèrent de véhémentes protestations. Le métropolite Anastasios communiqua au patriarche leurs doléances. Celui-ci n'eut garde de répondre. Bientôt une pétition de notables grecs circula. Rapidement, elle fut couverte de six cents signatures et remise au consul général serbe, au patriarche et au métropolite, mais non point au vali. Les Grecs vinrent enfin trouver le représentant du sultan. A toutes ses questions, ils répondirent : « Nous agissons

ainsi parce que Firmilian est un Serbe. » Le vali de Salonique, qui n'aime ni les Grecs, ni les Serbes, ni les Bulgares, leur répondit : « Il ne s'agit point ici de politique, mais d'affaires religieuses. » La résistance inerte des Grecs et des Bulgares n'en persista pas moins. Elle s'accentua au point que bientôt on craignit des troubles. Pendant ce temps, Mgr Firmilian était échoué au plus brillant hôtel de Salonique, tiraillé entre les conseils des agents serbes et russes.

Les 23 et 24 juin, je le vis dans ces instants douloureux. Je trouvai Mgr Firmilian au milieu du luxe faux et criard d'un hôtel d'Orient réputé confortable. J'étais en présence d'un homme barbu, de taille moyenne, au nez large et écrasé. Il égrenait entre ses doigts un chapelet aux grains d'ambre gros et oblongs. Derrière sa tête pendait une petite natte de cheveux liés par un ruban de moire. Une large ceinture de velours bleu très foncé lui ceignait la taille.

Il me dit son chagrin, et certes, pendant quelques jours, la situation de ce pauvre prélat fut rien moins qu'enviable.

Chez les Serbes, l'irritation croissait rapidement.

Leur espoir résidait dans la Russie, qui s'était engagée à fond en leur faveur. De fait, M. Zinovieff, représentant du tsar à Constantinople, travaillait si activement à obtenir le sacre de Mgr Firmilian qu'il renonça à l'un de ses congés.

L'ambassadeur de Russie multiplia ses démarches auprès de la Porte. Enfin le patriarche grec télégraphia à Salonique que Mgr Firmilian serait sacré au mont Athos.

Sur la sainte montagne se trouvent des monastères grecs, roumains, serbes et russes, mais tous, y compris ces derniers, sont placés sous la juridiction du patriarche grec. L'ensemble des vingt grands couvents du mont Athos forme une sorte de république monacale, gouvernée par le protat ou assemblée composée des délégués de chaque monastère.

Lorsqu'à propos de Mgr Firmilian, le protat fut consulté, les délégués des couvents se prononcèrent à la quasi-unanimité contre le sacre de l'évêque serbe au mont Athos. Ces saints hommes, qui dans toutes les circonstances analogues ne sont que les dociles instruments politiques des gouvernements de leur nationalité, arguèrent qu'on ne pouvait point laisser les passions humaines troubler le calme de leur retraite, que si Firmilian devait être consacré pour le plus grand profit des ambitions matérielles des Serbes, ce ne serait point au moins dans un lieu voué à la seule prière.

En désespoir de cause, on résolut de consacrer Mgr Firmilian à Dédéagatch. Mais, nouvel incident : lorsque ce choix fut fait, les employés grecs du télégraphe de Salonique retardèrent, à ce qu'on m'a assuré, la dépêche du patriarche œcu-

ménique enjoignant à Firmilian de se rendre à Dédéagatch. Les Grecs et les Bulgares recommencèrent donc leurs protestations. Malgré tout, le sacre put enfin avoir lieu. Mgr Firmilian revint à Uskub, mais depuis lors le clergé grec refuse de citer son nom dans les prières et de le reconnaître pour ce qu'il est, c'est-à-dire pour le chef ecclésiastique orthodoxe du diocèse d'Uskub.

Cette affaire Firmilian n'est pas seulement édifiante sur la rivalité serbo-bulgaro-grecque; elle peut avoir des suites importantes. L'hostilité du clergé grec s'est relevée si intense dans cette circonstance qu'elle incline beaucoup de Serbes à penser qu'ils doivent se séparer du patriarchat grec pour se constituer une Église nationale comme les Bulgares.

Depuis longtemps on pouvait prévoir l'éventualité de ce schisme. L'âpreté, l'intolérance des Grecs le rendent plus que jamais vraisemblable.

Sur les forces respectives des partis nationaux ou religieux en présence en Macédoine, je m'abstiendrai de donner des chiffres précis. Ce n'est cependant pas que j'en manque, c'est que j'en ai trop. Sous mes yeux s'étale un dossier abondant constitué de statistiques fournies par des Grecs, par des Serbes, par des Bulgares, par des Russes, par des Turcs. Le malheur, c'est qu'il est impossible de les coordonner. Elles diffèrent les unes des autres dans des proportions prodigieuses. Même

celles qui sont données par deux Bulgares ou deux Serbes qualifiés, l'un à Uskub, l'autre à Salonique, relativement à un même centre de Macédoine, ne correspondent en aucune façon.

Les Serbes ne manquent point d'affirmer que, s'ils avaient du temps devant eux et un peu plus de liberté, ils arriveraient vite à avoir dans leurs écoles autant de Slaves macédoniens se disant Serbes qu'il en est se disant Bulgares dans les écoles de l'exarque. C'est possible; cependant, il paraît rationnel de penser qu'en raison de leur organisation plus ancienne, les Bulgares peuvent mordre très efficacement à l'avenir sur les Slaves macédoniens qui ne se disent point encore exarchistes.

En ce qui concerne les langues parlées en Macédoine, la même réserve est imposée. La langue serbe ou la bulgare domine-t-elle en Macédoine? Je me déclare inapte à le savoir. A Sofia et à Belgrade on m'a fait de la meilleure foi du monde les démonstrations étymologiques les plus abondantes, et cependant elles étaient absolument contradictoires. Les plus fins philologues slaves ne peuvent se mettre d'accord entre eux; ce n'est donc pas à un Occidental sachant seulement le russe, et encore très imparfaitement, qu'il convient de trancher une question si complexe. Ce qui me paraît approcher beaucoup de la vérité, c'est que la langue parlée par les Slaves macédoniens com-

prend à la fois du serbe et du bulgare. Peut-être pourrait-on aller jusqu'à dire qu'elle constitue un dialecte suffisamment distinct pour être considéré comme une langue au même titre que le croate, que le serbe ou que le bulgare? On peut de même admettre que la population slave de Macédoine n'est ni complètement serbe ni complètement bulgare; qu'elle est « hermaphrodite », comme me le disait un interlocuteur qui occupe à Belgrade une position éminente.

Dans l'ardeur de leurs rivalités, les peuples de Macédoine oublient d'ailleurs un fait qui un jour aura peut-être une importance capitale.

Les Grecs veulent triompher des Slaves; parmi les Slaves, les Bulgares veulent triompher des Serbes et réciproquement, mais tous oublient que Salonique, point d'aboutissement de leurs communes ambitions, n'est ni une ville serbe, ni une ville bulgare, ni une ville grecque, mais une ville juive.

Sur 120.000 habitants, Salonique compte une population de plus de 80.000 juifs, qui, par leur âpreté et leur solidarité, sont les vrais maîtres du pays. La richesse est entre leurs mains. L'or leur donne le pouvoir sur les fonctionnaires turcs. Leur discipline a eu raison de la frivolité des Grecs. Partout, dans l'intérieur, les riches juifs de Salonique ont des comptoirs. Ils ont ainsi tendu sur toute la Macédoine un réseau d'influence. Actuellement,

sans doute, ils restent politiquement silencieux; mais qu'on suppose la question macédonienne posée : est-il vraisemblable d'admettre que cet élément ethnique, qui possède dans le monde entier des appuis nombreux dont de retentissants exemples ont permis d'apprécier la force, se laissera bénévolement attribuer à la Bulgarie ou à la Serbie? Il est permis d'en douter et de croire que les rêves des Serbes et des Bulgares peuvent fort bien être compromis au dernier moment par l'action d'un élément nouveau dont ils paraissent jusqu'ici méconnaître la puissance.

Au lieu de s'affaiblir mutuellement, Serbes et Bulgares feraient mieux de trouver une solution moyenne et conciliatrice. Plusieurs fois déjà, des essais d'entente ont été faits entre hommes politiques de Sofia et de Belgrade. Ils ont tracé la vraie voie à suivre. Les arguments historiques que Serbes et Bulgares invoquent séparément peuvent-ils être décisifs? Le Bulgare Siméon le Grand a gouverné jadis la Macédoine, mais le Serbe Douchan le Grand a également régné sur elle. A la vérité, en Macédoine, Serbes et Bulgares se complètent réciproquement. Ils forment une population active, laborieuse, militaire, très propre aux travaux de la terre. Si elle végète dans une situation lamentable, la faute en est au joug turco-albanais. Rien ne peut mieux l'établir que ce seul fait : en Macédoine, pays admirable, fait pour la colonisa-

tion, où la race est saine et naturellement prolifique, la population, toujours clairsemée, diminue avec une effroyable rapidité. Les exactions et les tortures sont la cause de cette œuvre néfaste. Une bonne administration pourrait tout réparer. Quelques années de sécurité et la Macédoine deviendrait une région magnifique. Voilà ce qui certainement pourrait être, mais quand cela sera-t-il?

Depuis septembre, l'insurrection dure. En maintes rencontres, les bandes bulgares ont obtenu de nombreux succès sur les troupes turques. Ce ne sont point les grandes batailles dont on attend toujours l'annonce en Occident, mais c'est la guerre de partisans, la lutte de guérillas, aussi incapable de produire vite des résultats décisifs que d'être étouffée rapidement.

Le gouvernement turc fait cependant pour y parvenir les plus grands efforts. Au cours de 1902, il a mobilisé progressivement des bataillons de rédifs (réserve), puis des bataillons d'ilavehs (troupes auxiliaires). Fin novembre, un iradé autorisa le ministre de la guerre à conclure un contrat avec la maison Krupp pour l'achat de 96 canons et à acheter en Allemagne 22.000 fusils Mauser, le tout représentant une valeur de 900.000 livres turques. Fait plus significatif encore, parce que plus exceptionnel dans les usages financiers ottomans, le 16 décembre, le sultan a remis une somme de 84.000 livres turques pour

payer la solde arriérée de ses troupes dans les garnisons de Macédoine. L'artillerie turque qui se trouvait encore répartie sur la frontière grecque a été dirigée au nord vers la frontière bulgare et l'on a fait venir d'Asie Mineure 20.000 hommes d'infanterie pour renforcer les troupes qui, déjà si nombreuses, occupaient la Macédoine.

Il ne faut donc pas se le dissimuler, la Turquie, conseillée de Berlin, se prépare non seulement à écraser l'insurrection, mais encore à une guerre éventuelle avec la Bulgarie.

Depuis quelques mois, autour du monastère de Rilo, le plus saint des lieux sacrés bulgares, les réfugiés macédoniens se groupent par milliers à l'abri du drapeau de la principauté. Femmes et enfants sont dans un état d'indicible détresse et fuient les persécutions des réguliers turcs. Tous racontent des choses inouïes sur les atrocités dont ils viennent d'être les témoins ou les victimes.

Le 4 décembre 1902, dans le village de Nédobyrsco, les soldats turcs, après avoir attaché solidement les hommes capables de résister, ont violé leurs femmes sous leurs yeux. Les réguliers d'Abul-Hamid distribuèrent ensuite des coups de crosse aux maris, leur broyant les os ou les brûlant au fer rouge.

La terreur redouble partout et des softas venus de Constantinople prêchent en Macédoine la guerre sainte contre les chrétiens.

Tous les peuples des Balkans sont tendus sur les événements qui s'approchent. Chacun d'eux croit y trouver la réalisation de son idéal. Or, cet idéal, la plus brillante valeur est impuissante à le satisfaire. La configuration politique de la péninsule des Balkans dépendra demain comme hier de la volonté des grandes puissances.

III

Des considérations variées doivent guider les divers gouvernements à travers les difficultés de la question macédonienne. Selon que les grands États qui pèsent sur la direction des affaires du continent ont des ambitions territoriales, commerciales ou simplement morales, leur ligne de conduite dans la péninsule balkanique se ressentira nécessairement du but ouvertement ou secrètement poursuivi.

Sans nul doute, à Berlin, on ne verrait pas sans un extrême déplaisir un accroissement de la Bulgarie ou de la Serbie. La raison en est simple. Chacun de ces deux États se trouve sur la route de l'Orient. Il constitue par suite un obstacle aux projets de ces trafiquants de Brême et de Hambourg, de ces financiers de Berlin qui voient dans Trieste et dans Salonique les futurs entrepôts de l'Alle-

magne au sud de l'Europe, en attendant que la politique de Guillaume II ait assuré au germanisme, par la construction de la ligne de Bagdad, la possession de l'Asie Mineure, c'est-à-dire de la route la plus courte pour les Indes.

Certes, cette politique n'est encore que difficilement avouée, mais, avec une infinie souplesse et une variété de jeu dont la diplomatie prussienne a depuis plusieurs siècles acquis l'aisance, elle ménage pour l'avenir la grande fortune pangermaniste, celle qui doit soumettre politiquement et économiquement aux « directions » des Hohenzollern l'immense bande de terre reliant la mer du Nord au Bosphore et au golfe Persique.

Ce travail d'aménagement, les hommes de Berlin n'ont point la maladresse d'y procéder toujours par eux-mêmes ou avec une sotte ostentation. Ils savent, au contraire, avec une ingéniosité à laquelle il faut rendre justice, faire servir à la plus grande gloire de l'Allemagne des voisins fâcheusement inconscients et ceux-là même précisément destinés à faire demain tous les frais de la grandeur germanique.

Lorsqu'on parle de la politique allemande dans les Balkans, il faut tout d'abord se pénétrer de ce fait que ses éléments les plus saisissables pour le public doivent être recherchés non pas à Berlin, mais à Vienne.

L'Autriche, pays de majorité slave, travaille depuis longtemps pour le roi de Prusse. Si éton-

nante que soit la chose, elle est ou du moins elle a été jusqu'à présent.

Depuis Sadowa, Berlin opprime Vienne. De 1866 à 1903, la période est longue et cependant l'Autriche n'a point su secouer le joug. Il y a toutefois progrès. A l'époque du Congrès de Berlin, en 1878, le chef des Habsbourg ne songeait même pas à discuter les « directions » que lui imposait le prince de Bismarck. Maintenant, on constate facilement des velléités d'indépendance.

Le chancelier de fer a donc dicté à l'Autriche sa politique balkanique. Il lui a commandé de descendre vers le sud. Pour la séduire, il lui montrait dans le lointain, sur le bord des flots bleus de la mer Égée, cette proie captivante : Salonique. L'occupation de la Bosnie et de l'Herzégovine fut la première manifestation tangible de la docilité autrichienne. Il faut le reconnaître, la tentation était forte. Le magnifique territoire formé par la Bosnie et l'Herzégovine ne pouvait que sembler à l'Autriche un cadeau splendide valant bien les difficultés, les millions et les hommes qu'il coûta. Le gouvernement de Vienne se passionna pour une entreprise peut-être rémunératrice en elle-même, sans se douter suffisamment que si, pour l'instant, il trouvait à l'opération certains avantages, il ne faisait que préparer l'avenir au plus redoutable de ses adversaires.

Quoi qu'il en soit, l'Autriche devint aux yeux du

monde le pionnier de l'influence allemande dans la péninsule balkanique. La monarchie des Habsbourg assuma toutes les obligations matérielles d'une mise en valeur difficile et supporta l'effet de toutes les suspicions qu'infailliblement devait susciter une telle politique. Depuis lors, la diplomatie autrichienne a travaillé avec méthode les Balkans. Elle entretient un peu partout dans la Péninsule des agents secondaires, discrets, tenaces, imbus parfois des procédés de la vieille école, mais qui n'en obtiennent pas moins, grâce à leur parfaite connaissance du pays, d'indiscutables résultats.

En Albanie surtout, l'Autriche a su se créer des centres d'influence parmi les Albanais catholiques qu'elle oppose aux Serbes de la Vieille Serbie. Les hypothèses d'intervention armée ont été également étudiées par l'état-major viennois; l'attaché militaire d'Autriche-Hongrie à Constantinople a maintes fois parcouru en tous sens la Turquie d'Europe. En juin dernier, il sillonnait encore toute la Macédoine.

En réalité, la politique suivie par l'Autriche dans les Balkans, sur les suggestions de Berlin, est extrêmement dangereuse pour la monarchie des Habsbourg. Qu'on suppose en effet réalisé ce qui semble être le rêve du gouvernement de Vienne, c'est-à-dire une Autriche s'étendant jusqu'à Salonique. Qu'en résultera-t-il? Tout d'abord un déséquilibre certain de cet État, mosaïque de peuples,

qui précisément ne subsiste que grâce à l'agencement ingénieux des contrepoids qui la composent.

Or, cette perte du centre de gravité politique entraînerait inévitablement de fâcheuses conséquences; il serait également néfaste aux deux éléments qui, malgré leur antinomie journalière, concourent en réalité à la vitalité de la Cisleithanie, à l'élément allemand et à l'élément slave. Sans contestation possible, l'influence de l'élément allemand viennois se trouverait nécessairement amoindrie par l'introduction dans l'empire de Slaves et d'Albanais macédoniens. D'autre part, ces derniers seraient un danger, réunis dans les mêmes frontières, pour les Slaves du nord de la Cisleithanie qui, comme les Polonais et surtout les Tchèques, aspirent à jouer un grand rôle dans l'Autriche naissante à forme fédéraliste. Or, ce rôle, il faudrait le partager avec les Slaves du Sud qui, alors, seraient plus nombreux que ceux du Nord. Quant aux Slaves des Balkans, gagneraient-ils eux-mêmes à cette solution? C'est encore douteux, car ils se trouveraient brusquement unis à des populations plus avancées qu'eux dans la voie de la civilisation et qui, pour cette cause, s'attribueraient une sorte de droit de tutelle, lequel deviendrait rapidement intolérable. A cet égard, ce qui se passe en Bosnie et Herzégovine en est un exemple probant.

Donc, s'il est exact que la mainmise effective de

l'Autriche sur une partie de la Macédoine est un jour une application directe des intentions bismarckiennes, il est également probable qu'elle portera des conséquences fatales à l'Autriche et à ses peuples. Il semble d'ailleurs qu'on commence à le comprendre à Vienne. En juin 1902, on apprit que le consul d'Autriche-Hongrie à Monastir avait chargé un maître d'école indigène de composer une grammaire de la langue macédonienne. Cet incident indique-t-il que le ministère de Ballplatz admet la nécessité d'une Macédoine autonome? Bien des signes, comme on va voir, autorisent à le supposer.

Il n'y a pas encore beaucoup d'années les Russes proclamaient ouvertement leur volonté de prendre Constantinople. Jadis, cet objectif impliquait l'extension de la puissance tsarienne sur toutes les terres s'étendant de la Bessarabie jusqu'à Stamboul. La constitution successive de la Roumanie et de la Bulgarie a amené un abandon forcé de ce plan primitif. L'habile direction de la politique berlinoise a fait le reste; elle n'a pas peu contribué à engager la Russie en Extrême-Orient, absorbant ainsi toute l'activité des diplomates moscovites en dehors de leurs limites d'action traditionnelle. Aujourd'hui, les jeunes États des Balkans forment une barrière puissante aux vieilles ambitions russes. On le comprend à Pétersbourg; on y accepte le fait accompli, non sans mélancolie, mais l'on n'a peut-être pas

encore renoncé aux rêves d'antan d'une façon assez ouverte pour que les Serbes et les Bulgares cessent de supposer quelques fâcheuses arrière-pensées à la diplomatie tsarienne. Une évolution qui peut être féconde a cependant commencé. Après avoir été longtemps en défiance à l'égard de l'Autriche, la Russie a compris l'intérêt qu'il y a pour elle à ne plus vivre avec le gouvernement de Vienne sur l'ancien pied de guerre. Le pacte austro-russe de 1897 est né de cette conception plus sage et plus juste. Bien des Slaves des Balkans, qui ont vu dans cet accord une faiblesse du gouvernement de Pétersbourg, l'ont jugé néfaste.

Cette façon d'envisager les choses n'est peut-être pas la plus exacte. Le pacte de 1897 présente d'abord l'avantage considérable d'avoir rétabli, en dehors de Berlin, de bonnes relations entre Vienne et Pétersbourg. En outre, si l'entente austro-russe est développée avec intelligence et méthode, elle peut porter dans l'avenir les plus heureuses conséquences, précisément pour ces mêmes petits peuples balkaniques qui, au début, en ont si grandement redouté les effets.

Il est beaucoup de Russes, je le sais, qui n'admettent point ces vues, selon eux trop modernes. Il m'est arrivé souvent de contrister d'excellents amis, sujets du tsar, en leur exposant des idées que je crois indispensables non seulement au bien des peuples balkanique, mais même, et peut-être

surtout, au maintien de l'influence russe des Balkans. Il y a quelques mois, j'écrivis dans un journal de Paris, à propos de la Macédoine, des articles où je préconisais la réunion d'une conférence européenne pour obtenir du sultan l'introduction des réformes promises par l'article 23 du traité de Berlin. Je reçus aussitôt plusieurs lettres d'amis russes me prenant très vivement à partie, parce que j'introduisais dans la question macédoine un facteur collectif européen sans réserver la solution du problème au seul élément russe. Ce sont ces notions, selon moi attardées, qui entretiennent la méfiance des Bulgares à l'égard de Pétersbourg. Il faut pourtant s'en bien persuader : plus l'État dirigé si habilement par le prince Ferdinand s'affermit et plus l'esprit d'indépendance se fortifie dans la principauté. Ce fait n'est d'ailleurs qu'une manifestation nouvelle de la tendance qu'on peut constater dans toute l'Europe centrale. A mesure que les petits peuples slaves progressent et passent de leur oppression ancienne par le germanisme à une vie plus libre, ils gardent bien leurs sympathies morales pour la Russie et pour le slavisme, mais l'extension de leur propre personnalité les rend nettement hostiles à toute politique russe panslaviste, c'est-à-dire annexionniste directement ou indirectement.

En Macédoine, la méfiance contre la Russie est plus apparente encore qu'en Bulgarie. A l'heure actuelle, la plupart des Slaves macédoniens attri-

buent, injustement d'ailleurs, à la seule Russie, le maintien de la situation abjecte où ils se trouvent. « La Russie a été jusqu'à présent le plus grand obstacle au règlement de la question macédonienne » , dit *le Mouvement macédonien*, organe dévoué à Boris Sarafoff (20 décembre 1902). Cette conviction fondée ou non, peu importe, a développé parmi ces Bulgares ou ces Serbes macédoniens un sentiment de haine véritable contre tout ce qui est moscovite, ce dont malheureusement on se doute trop peu à Pétersbourg et à Moscou.

Le moment cependant est venu où les Russes ont un intérêt pressant à admettre que les anciennes théories panslavistes n'ont aucune chance d'aboutir, et qu'en poursuivre la réalisation chimérique est simplement détruire ce qui reste d'influence russe dans les Balkans. La véritable tactique à adopter pour le gouvernement de Pétersbourg semble être de comprendre qu'il a tout à gagner à la solidarité slave, en laissant se développer et même en aidant à se développer les peuples slaves des Balkans et de l'Europe centrale.

Cette évolution d'esprit nécessaire paraît en voie de se faire. Dans les derniers mois, l'opinion russe vient de passer par des phases très distinctes. En août, le *Novoié Vrémia,* commentant le congrès macédonien, déclarait que la Macédoine ne devait pas compter sur l'autonomie. Les *Novosti* ajoutaient qu'une pareille solution serait une faute. La Macé-

doine devait se contenter des réformes que lui accorderait la Turquie.

Le 15 décembre, le *Messager de l'Empire*, tout en promettant de faire des efforts en faveur des réformes, condamnait « toute tentative faite par les peuples slaves pour modifier d'une façon violente la situation garantie dans la presqu'île des Balkans par les arrangements internationaux ». Mais déjà cette note n'était plus au diapason de l'opinion russe, qui commençait à s'émouvoir. En novembre, de nombreux journaux de Saint-Pétersbourg ont publié un appel en faveur des Macédoniens, invitant à leur venir en aide et à leur envoyer des secours. A la fin de décembre, Mme de Bachméteff, femme du ministre de Russie à Sofia, se rendit à la frontière turco-bulgare pour distribuer, de la part de la société slave de bienfaisance de Saint-Pétersbourg, des vêtements et de la nourriture aux fugitifs macédoniens réfugiés autour du monastère du Rilo. Cette démarche déjà significative fut bientôt suivie de l'envoi plus expressif encore par le tsar de 10.000 roubles pour les réfugiés macédoniens. Le voyage du comte de Lamsdorff à Belgrade, à Sofia et à Vienne vient de montrer enfin que la Russie est décidée à reprendre, peut-être, son rôle historique dans les Balkans.

L'Italie prend, elle aussi, un vif intérêt aux affaires de Macédoine. Ce n'est pas seulement parce que Salonique abrite une colonie italienne importante

(5.000 têtes environ), mais parce que maintenant dans la péninsule italique des prétentions sur l'Albanie se révèlent peu à peu et que ces prétentions ne peuvent recevoir de sanction matérielle qu'à la suite d'un éclat violent de la crise macédonienne.

Depuis quelques années, l'Italie se livre à une propagande très active dans les milieux albanais. On attribue l'inauguration de cette politique à Crispi, d'origine albanaise lui-même, et au fait qu'un très grand nombre d'Albanais habitant en Italie la région de Brindisi et de la Calabre poussent le gouvernement romain dans cette voie.

Quoi qu'il en soit, surtout depuis le mariage de Victor-Emmuanuel III avec une fille du prince de Montenegro, l'opinion publique italienne suit avec un intérêt passionné tout ce qui se passe sur la côte orientale de l'Adriatique. Les démonstrations se succèdent et plus d'une fois déjà les cuirassés *Morosini, Dandolo, Andréa Doria, Partenope* ont été montrer le pavillon italien dans les ports de la côte ottomane de l'Adriatique.

On peut même admettre que les visées italiennes sur l'Albanie ont déjà fait l'échange de vues entre certaines chancelleries, car, dans une interview que M. Delcassé accorda le 3 janvier 1902 à l'envoyé du *Giornale d'Italia*, le ministre des affaires étrangères français constata et reconnut les « aspirations de l'Italie dans la péninsule balkanique, et précisément entre la Macédoine, la Serbie et l'Adriatique »,

c'est-à-dire sur l'Albanie. Depuis lors, il semble que l'opinion publique italienne, mieux informée, ait évolué. Dans ce même *Giornale d'Italia*, qui avait enregistré avec tant de joie l'acquiescement du chef du quai d'Orsay, M. de San Giuliano, lequel fut ministre dans le cabinet Pelloux, chercha en août 1902 à calmer des convoitises qu'il jugeait devoir être dangereuses autant qu'improductives. Il concluait : « Le maintien intégral de l'autorité du sultan avec des réformes pratiques et opportunes dont l'application loyale soit suffisamment garantie, telle est la seule solution que l'Italie puisse et doive soutenir en Macédoine. »

Le 16 février 1903, M. Baccelli, sous-secrétaire d'État des affaires étrangères, déclara également devant la chambre italienne :

« L'Italie a toujours agi avec un double objectif : l'amélioration de la condition des populations chrétiennes des provinces européennes de la Turquie, et le maintien du *statu quo* territorial dans les Balkans. »

Le pacte austro-russe, visiblement renforcé par le voyage du comte Lamsdorff à Vienne, n'a peut-être pas été étranger au nouvel état d'esprit que dénote en Italie cette déclaration officielle.

Toute la question est de savoir dans quelle mesure elle correspond aux résolutions secrètes du gouvernement romain.

Alors que l'Allemagne, l'Autriche, la Russie,

l'Italie ont à atteindre des objectifs sinon territoriaux, du moins matériels, sous la forme de l'expansion commerciale, la France ne peut se proposer à propos de la Macédoine qu'un résultat moral. Pour être idéal, ce résultat n'en n'est pas moins nécessaire. Si la France recule en Orient, c'est surtout à cause de sa mauvaise direction morale. La puissance qui, il y a dix ans encore, avait la charge glorieuse de protéger seule tous les catholiques dans la vaste étendue de l'Empire ottoman, perd sa base d'influence depuis qu'elle se borne à faire payer des créances douteuses.

M. Delcassé a-t-il voulu faire rentrer la politique française dans une voie plus juste? Le *Livre jaune* qu'il a publié au début de 1903 autorise au moins à l'espérer. Cet ensemble de documents marque, en effet, une connaissance exacte de la situation au sud des Balkans. Sa publication a fait le plus favorable effet parmi les chrétiens de Turquie d'Europe et en Bulgarie (1).

En témoignant efficacement sa sympathie aux chrétiens de Macédoine, le gouvernement de la République pourrait peut-être enrayer le mal et reconquérir une partie du terrain perdu. Cette politique

(1) N'obéissant à aucun parti systématique, je tiens à signaler cette attitude du chef du quai d'Orsay, comme parfaitement conforme sur ce point aux intérêts français. Si dans l'affaire de Bagdad, M. Delcassé avait témoigné de la même prévoyance et de la même perspicacité, il eût épargné à lui-même et à son pays de bien pénibles désillusions.

non seulement serait généreuse, elle serait la plus habile. La République a un intérêt majeur à ce que la descente de l'Allemagne vers l'Orient, projetée par Bismarck et si bien ménagée par lui, ne puisse point s'accomplir. Aujourd'hui que le pangermanisme menace, chacun doit comprendre qu'il faut lui créer une barrière. Or, rien ne saurait être plus efficace, à cet effet, que le groupement — préalablement donc le soutien — de populations qui, comme les Slaves d'Autriche, les Hongrois, les Serbes, les Bulgares et les Macédoniens, n'ont pour la France que des sympathies vraies, parce qu'ils ont réellement avec elle des intérêts communs.

La diplomatie française semble donc, *sur ce point*, dans la vraie voie. Elle fera sagement si elle incline l'Autriche à comprendre le danger pour elle-même du glissement vers Salonique, la nécessité de favoriser les peuples slaves des Balkans, au lieu de les entraver, ménageant ainsi à l'industrie austro-hongroise presque tous les bénéfices du magnifique débouché économique des Balkans.

CONCLUSION

Et maintenant, que faire en Macédoine?

Reconnaissons tout d'abord que la cause des Macédoniens est profondément juste, que la situation où ils se trouvent ne saurait se prolonger, que leurs réclamations par conséquent doivent être prises en considération sérieuse et sympathique. Ce qu'ils demandent, en somme, c'est simplement l'application de l'article 23 du traité de Berlin, pacte international portant la signature de toutes les grandes puissances. Les Macédoniens ont donc le droit absolu de s'en réclamer. En 1880, la commission européenne pour l'application de cet article 23 élabora un programme qui, sans être parfait, était au moins une preuve de bonne volonté. Les divisions de l'Europe permirent depuis aux autorités turques d'en éluder l'exécution. C'est ce programme qu'il faut reprendre et mettre au point, en ayant soin d'en exiger l'application aussi bien en Vieille Serbie qu'en Macédoine.

Qu'on ne se laisse pas arrêter surtout par les promesses de réformes que vient de faire et fera encore le sultan. Ces promesses sont en elles-mêmes sans importance réelle. Il ne faut pas s'y tromper. Abandonné à lui-même, Abd-ul-Hamid, le voulût-il, est totalement impuissant à faire fonctionner en Macédoine les réformes les plus essentielles. Les auteurs des exactions et des crimes actuels sont non seulement les fonctionnaires turcs, mais encore et surtout les Albanais dont les mœurs médiévales sont demeurées sanguinaires et tyranniques à un degré inexprimable.

En face d'Albanais, les papiers que pourra signer le sultan seront de valeur nulle. Cela est d'autant plus certain que des chefs albanais commandent à Yildiz-Kiosk la garde particulière du sultan. Sous couleur de garder le Commandeur des croyants, ils font régner dans le palais une véritable et constante terreur. Comme l'histoire ancienne ou récente apprend à Abd-ul-Hamid que tous ses prédécesseurs sont morts de mort violente, une crainte, explicable après tout, l'empêche de froisser en quoi que ce soit les chefs albanais dont ce chef d'empire est en fait le lamentable prisonnier. Il en résulte qu'aucune exaction des Albanais de Macédoine ne saurait être l'objet d'une répression efficace des autorités turques, puisque, si Abd-ul-Hamid l'ordonnait, il aurait presque immédiatement

à en supporter lui-même, à Constantinople, la répercussion sanglante.

Après enquête impartiale, convaincu que l'administration turque et les Albanais, les deux causes de tout le mal, ne peuvent en aucune façon se modifier d'elles-mêmes, ce que disait, le 5 novembre 1902, *le Mouvement macédonien* me paraît absolument juste : « Il n'est qu'un procédé efficace, il n'en est qu'un de sérieux devant la mauvaise foi ou devant l'impuissance du gouvernement ottoman : c'est une entente entre les signataires du traité de Berlin pour une action commune; et cette entente ne peut guère prendre d'autre forme que celle d'une conférence européenne. »

La grosse difficulté pour arriver à ce résultat, c'est que l'Allemagne, en soutenant le sultan, fait obstacle à l'accord de l'Europe.

En dépit des déclarations les plus correctes faites sur les bords de la Sprée, toutes les chancelleries savent qui conseille Abd-ul-Hamid. C'est de Berlin qu'on a engagé le Commandeur des croyants à accepter sans retard comme sans conviction le projet des réformes austro-russes. En retour, c'est à des officiers allemands que le padischah a voulu confier la réorganisation de la gendarmerie macédonienne. La Russie a protesté. De Berlin, on n'a eu garde d'insister, mais tout indique que le Kaiser va utiliser la crise actuelle pour resserrer encore à son profit les liens

unissant déjà si fortement la Turquie et l'Allemagne.

Cette tactique se conçoit. Si Guillaume II a avantage à tenir les cercles militaires turcs prêts à une guerre contre les Bulgares, pour le cas où les événements rendraient un éclat inévitable, l'empereur allemand a, par contre, le plus grand intérêt à ce que la paix ne soit pas troublée encore en Orient.

Actuellement, il est en train de recueillir à la fois les fruits de son habile politique et surtout des fautes de ses adversaires.

Une guerre en Orient, et le commencement des travaux du chemin de fer de Bagdad, obtenu au prix de tant d'efforts, serait encore retardé.

Selon toute vraisemblance, Guillaume II va donc conseiller aux Turcs cette vieille politique dilatoire où ils excellent, mais en les invitant à la dissimuler sous des acceptations de réformes plus nettes et surtout plus rapides que jadis.

Cette tactique a d'autant plus de chances de réussir, que malheureusement les Russes semblent en faciliter le succès.

« Dans aucun cas, la Russie ne versera une goutte de sang », faisait-on dire récemment à l'ambassadeur du tsar auprès d'Abd-ul-Hamid.

Si cette déclaration d'inaction voulue a été faite, elle a dû rassurer également le kaiser et le padischah.

Le gouvernement de Pétersbourg aurait-il à se féliciter d'une réserve qui serait systématique et absolue? J'en doute fort. Si j'en juge par ce que j'ai constaté sur place, la Russie a déjà une situation très compromise dans les Balkans. L'abandon des Macédoniens à leur déplorable sort équivaudrait à la fin de l'influence du tsar en Turquie d'Europe.

Expulsée d'Asie par le chemin de fer allemand de Bagdad, expulsée des terres européennes de l'empire ottoman par ses propres erreurs, la Russie laisserait le champ libre au gouvernement de Berlin; elle se replierait sur elle-même et se confinerait en Extrême-Orient, pour la plus grande gloire des Hohenzollern.

C'est là une des conséquences possibles de la crise macédonienne, et peut-être la plus grave de toutes; car l'obstacle que l'influence morale de la Russie dans les Balkans crée aux débordements teutoniques est une nécessité impérieuse de l'équilibre européen.

Cette éventualité, le meilleur moyen de l'éviter, tout en donnant aux chrétiens de la Turquie d'Europe les réformes auxquelles ils ont droit, c'est encore d'insister pour soumettre la question macédonienne aux puissances signataires du traité de Berlin.

L'entente de l'Autriche et de la Russie est un premier pas vers la conférence européenne indis-

pensable. L'adhésion de la France paraît déjà acquise. L'Angleterre, éclairée par l'affaire de Bagdad sur les intentions de l'Allemagne en Orient, comprendra sans doute l'intérêt, dans ce cas, de l'entente commune.

L'exemple du cabinet de Saint-James entraînerait probablement le Quirinal.

Dans ces conditions, il serait bien difficile au gouvernement de Berlin de ne pas suivre les autres états, non plus seulement dans le domaine des promesses humanitaires, vagues et déclamatoires, mais sur le terrain des réformes pratiques et réelles.

Craint-on qu'un tel effort puisse aboutir à la création d'une grande Bulgarie? D'abord la Russie, l'Autriche, l'Allemagne, qui auraient certainement la prépondérance dans un tel congrès, sont d'accord pour n'en point vouloir.

En outre, si, il y a cinq ou six ans, on pouvait dire que les Bulgares macédoniens songeaient uniquement à se fondre dans la Bulgarie, aujourd'hui cette tendance n'est plus unique. A Sofia, aussi bien que dans les terres slaves soumises encore au sultan, des idées nouvelles ont germé. Le grand nombre de réfugiés macédoniens qui encombrent déjà toutes les administrations civiles et militaires de la principauté de Bulgarie commence à lasser les Bulgares. Ils trouvent que les frères macédoniens occupent vraiment trop de places. D'autre

part, les différentes personnalités qui, depuis une dizaine d'années, ont été à la tête du mouvement macédonien, prennent le goût du pouvoir. Elles s'abandonnent volontiers à l'espoir que si un jour le succès couronne leurs efforts, elles auront la joie non seulement d'affranchir leur pays, mais encore peut-être de le gouverner elles-mêmes. Sous l'action de ces deux causes, renforcées encore par la notion plus précise de l'opposition que ferait l'Europe à la création d'une grande Bulgarie, l'idée d'une autonomie de la Macédoine, qui aboutirait non point à la fusion du nouveau pays ainsi formé avec la Bulgarie, mais à la constitution d'un État autonome, « la Macédoine », vassal si l'on veut de la Turquie, a fait de rapides progrès.

Cette intéressante conception mérite du crédit. Sans doute, comme toutes les choses humaines, sa réalisation n'ira pas sans difficultés et sans lenteurs, mais peut-être en la discutant de bonne foi, arrivera-t-on à reconnaître qu'elle contient en puissance une formule conciliatrice dont la diplomatie européenne pourrait faire son profit.

Surtout, qu'on ne vienne pas dire qu'une telle solution ne saurait être envisagée, parce qu'elle porte atteinte à l'intégrité de l'empire ottoman. Cette formule classique est constamment employée. Je prie simplement de considérer que si, à l'heure actuelle, la Turquie d'Europe a une superficie de 176.323 kilomètres et compte 6.300.000 habitants,

elle a perdu *en Europe* au cours du dix-neuvième siècle :

La Roumanie.....	soit 131.020 kilom. et	5.920.000 hab.
La Serbie........	48.303	2.535.000
La Bulgarie......	96.660	3.750.000
La Bosnie et l'Herzégovine.......	51.028	1.700.000
La Crète (en fait).	8.618	307.000
Soit au total..	335.629 kilom. et	14.212.000 hab.

Dans les cent dernières années, la Turquie d'Europe a donc perdu près de deux fois son territoire actuel et plus de deux fois sa population présente.

Dans ces conditions, il est permis de penser que le désir de ne point commencer à porter atteinte à l'intégrité de l'empire ottoman est parfaitement ridicule. Si, finalement, la solution nécessaire de la question macédonienne restreint encore le champ de la domination turque sur le continent, elle ne fera en somme que continuer une œuvre depuis fort longtemps commencée.

FIN

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE II

CHAPITRE III

CHAPITRE IV

CHAPITRE V

CHAPITRE VI

CARTES
